

En hälsofrämjande trafiksäkerhetsbroschyr för barn och föräldrar

Ett utvecklingsarbete

Josefine Ginlund

Anna Kullberg

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Idrott och hälsopromotion
Identifikationsnummer:	4491 & 4492
Författare:	Josefine Ginlund, Anna Kullberg
Arbetets namn:	En hälsofrämjande trafiksäkerhetsbroschyr för barn och föräldrar Ett utvecklingsarbete för Folkhälsan
Handledare (Arcada):	Mikaela Wiik
Uppdragsgivare:	Folkhälsans förbund rf
<p>Sammandrag:</p> <p>Det här examensarbetet är ett beställningsarbete av Folkhälsans förbund. Förbundet var i behov av att skapa en trafiksäkerhetsbroschyr som riktade sig till barn som deltar i Folkhälsans simskolor och säljer majbloms- och luciamärken. Broschyren skulle även rikta sig till barnens föräldrar. Det har skett trafikolyckor på vägen till och från simskolor, vilket är orsaken till behovet av en trafiksäkerhetsbroschyr. Det hälsofrämjande perspektivet lades till i arbetet eftersom vi studerar idrott och hälsopromotion och ämnet intresserar oss. Fysisk aktivitet betonas eftersom många barn inte rör på sig tillräckligt med tanke på rekommendationerna för fysisk aktivitet. Syfte med detta examensarbete var att skapa en kunskapsbas som Folkhälsan kan använda sig av vid framställningen av en hälsofrämjande trafiksäkerhetsbroschyr. Frågeställningarna var: "Vad är centralt att lyfta fram i en trafiksäkerhetsbroschyr riktad till barn som deltar i simskolor eller märkesförsäljning och deras föräldrar?" samt "Hur kan broschyren utformas ur ett hälsofrämjande perspektiv?". Syftet med kunskapsbotten är att förebygga barntrafikolyckor och uppmuntra barn till fysiskt aktiv livsstil. Metodiken i arbetet är enligt teorier av Airaksinen & Vilka (2003) som beskriver processen i ett funktionellt examensarbete. Datainsamlingen har skett genom litteratursökning och intervjuer. Att barn känner till och följer trafikregler och säkerhetsanvisningar är viktigt för att de ska kunna röra sig tryggare i trafiken. Det är särskilt viktigt att barn vet hur de ska korsa en väg eftersom det är en vanlig olycksplats. Vuxna är förebilder för barn. Barn tar efter vuxnas beteende både i trafiken och vad gäller motionsvanor. Aktiv transport främjar fysisk aktivitet hos barn och ger många hälsovinster. Barn motiveras till rörelse genom lek och inre motivation. Föräldrar borde diskutera trafiksäkerhet med sina barn eftersom de då känner sig tryggare att låta sina barn röra sig i trafiken.</p>	
Nyckelord:	Barn, trafiksäkerhet, fysisk aktivitet, Folkhälsan
Sidantal:	66
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	14.5.2014

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	Sports and Health Promotion
Identification number:	4491 & 4492
Author:	Josefine Ginlund, Anna Kullberg
Title:	En hälsofrämjande trafiksäkerhetsbroschyr för barn och föräldrar Ett utvecklingsarbete för Folkhälsan
Supervisor (Arcada):	Mikaela Wiik
Commissioned by:	Folkhälsans förbund rf
<p>Abstract:</p> <p>This degree thesis was ordered by the Folkhälsan federation. Folkhälsan was in need of a traffic safety brochure addressed to children that participate in Folkhälsan's swimming schools and sell May-Day flowers and Lucia label pins. The brochure should also be addressed to the parents of the children. Some traffic accidents have happened on the way to and from swimming schools, which is the reason why a traffic safety brochure is needed. The health promoting perspective was added to this degree thesis because of the fact that we study sports and health promotion and the subject interests us. Physical activity is emphasized because many children don't move as much as they should considering the recommendations for physical activity. The purpose of this degree thesis was to create a knowledge base that Folkhälsan can use to when they produce a health promoting traffic safety brochure. The central questions of the thesis were: "What is important to emphasize in a traffic safety brochure addressed to children that participates in Folkhälsan's swimming schools or sells badging hooks and their parents?" and "How can the brochure be shaped from a health promoting perspective?". The aim of the knowledge base is to prevent traffic accidents for children and to encourage children to a physical active lifestyle. The method used in this degree thesis is according to theories by Airaksinen & Vilkkä (2003) who describe the process in a functional thesis. Data were collected through literature search and interviews. It is important that children know about and follow traffic safety rules and directives to be able to be safer in traffic. It is particularly important that children know how to cross the street because it is a common place for traffic accidents. Adults are role models for children. Children copy the behavior of adults, both when moving in traffic and adults physical activity habits. Active commuting promotes children's physical activity and leads to many good health outcomes. Children get motivated to move by play and from inner motivation. Parents should discuss traffic safety with their children because they then feel more secure to let their children commute actively.</p>	
Keywords:	Children, traffic safety, physical activity, Folkhälsan
Number of pages:	66
Language:	Swedish
Date of acceptance:	14.5.2014

INNEHÅLL

Inledning.....	6
1 Folkhälsan och arbetets beställning.....	8
2 Barn i trafiken	11
2.1 Barntrafikolyckor och trafikfostran	11
2.2 Trafikantgrupper	14
2.2.1 Fotgängare	15
2.2.2 Cyklist.....	16
2.2.3 Bilpassagerare	18
2.2.4 Kollektivtrafik.....	20
2.3 Trafikregler för fotgängare och cyklister	20
3 Barn och fysisk aktivitet.....	23
3.1 Fysisk aktivitet hos barn i Finland.....	23
3.2 Rekommendationer för fysisk aktivitet hos barn	25
3.3 Att motivera barn till fysisk aktivitet.....	26
4 Trafik och beteende hos barn.....	30
4.1 Trafikens påverkan på fysisk aktivitet hos barn	30
4.2 Trafikbeteende hos barn i samband med sommarsimskolor.....	33
5 Arbetets hälsofrämjande perspektiv.....	36
5.1 Hälsa och hälsofrämjande	36
5.2 Hälsokommunikation.....	37
6 Syfte och problemformulering.....	38
7 Metod	39
7.1 Metodik	39
7.2 Datainsamling	43
7.3 Målgrupp och avgränsning	43
7.4 Etik.....	44
8 En hälsofrämjande trafiksäkerhetsbroschyr	46
8.1 Trafikfostran och motivation till en mer fysiskt aktiv livsstil	46
8.2 Aktiv transport i trafiken	49
8.3 Relevanta trafikregler	51
8.4 Barn som rör sig med bil eller kollektivtrafik	52
8.5 Förslag på utformning av broschyr	54

9	Diskussion.....	55
9.1	Resultatdiskussion	55
9.2	Metoddiskussion	57
9.3	Egen inläring	59
10	Källor	61

Figurer

Figur 1. Folkhälsan som organisation.....	..8
Figur 2. Cykel och cyklistens utrustning. Illustratör Jukka Fordell.	17
Figur 3. Fritt utformad figur om hur barns fysiska aktivitet påverkas på olika nivåer....	28
Figur 4. Examensarbets process enligt funktionella examensarbeten.....	42
Figur 5. Processfasernas interaktion.....	42

Tabeller

Tabell 1. Skador vid trafikolyckor år 2012.....	12
---	----

INLEDNING

På den senaste tiden har det blivit vanligare med idrott som hobby hos barn, medan vardagsmotionen har minskat (Helsingin kaupunki et al. 2010). Rekommendationerna för mängden fysisk aktivitet uppfylls i de flesta fall hos barn i lekåldern, men ju äldre barnen blir desto mindre fysiskt aktiva är de. Övervikt har därmed ökat hos barn i Finland. (Hakulinen-Viitanen et al. 2010 s. 53-57, 101-104) Forskning visar att långvarigt stillasittande är en hälsorisk, även för personer som tränar regelbundet (Trembley et al. 2010 s.732) .

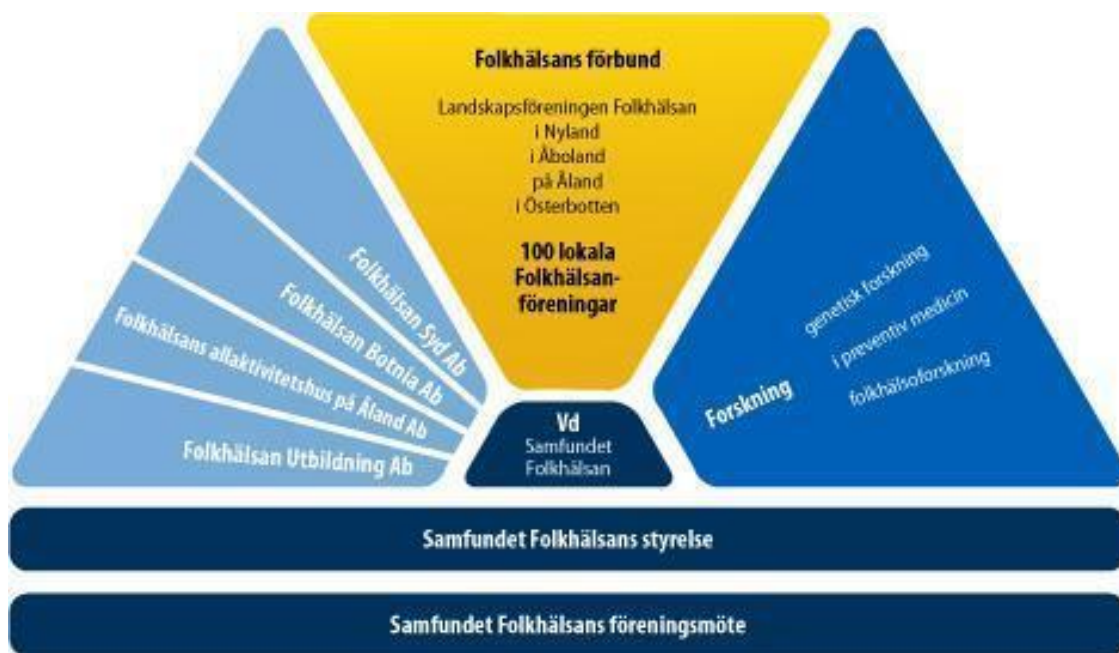
Att röra på sig utomhus, t.ex. att gå eller cykla till skolan, ger barn möjlighet att bekanta sig med sin närmiljö. Det är viktigt att barn vet hur de ska handla i trafiken för att olyckor och riskfyllda situationer ska kunna undvikas. (Liikenneturva i) När barn vet hur de ska röra sig tryggare i trafiken främjas vardagsmotionen. (Faskunger 2013 s.47). Trafikfostran är till för att lära barn att handla säkert i trafiken. Alla vuxna, t.ex. i skolor, på daghem och i föreningar har en viktig roll i att främja barns trafikfärdigheter. Föräldrarna har en speciellt viktig roll. (Liikenneturva e) I en forskning av Mammen et al. (2012 s.7-8) visade det sig att föräldrar som diskuterade trafiksäkerhet med sina barn oftare lät sina barn ta sig till och från skolan på egen hand. Barn som går eller cyklar till skolan rör i helhet på sig mera än barn som får skjuts eller åker buss (Shephard 2008 s.752).

Detta examensarbete är en beställning av Folkhälsan förbund rf. Eftersom det har skett barntrafikolyckor på vägen till och från simskolor upplever Folkhälsans förbund att det finns ett behov för en trafiksäkerhetsbroschyr. Beställningen går ut på att samla ihop information i en kunskapsbas för att tillsammans med Folkhälsan förbund kunna skapa innehållet till en hälsofrämjande trafiksäkerhetsbroschyr som riktar sig till barn och deras föräldrar. Broschyren ska delas ut vid Folkhälsans simskoleverksamhet och till märkesförsäljare. Folkhälsans mål med broschyrerna är att förebygga barntrafikolyckor. I det här arbetet kommer vi att fördjupa oss i trafiksäkerhet och trafikregler som är viktiga med tanke på barn. Det hälsofrämjande perspektivet känns naturligt och väsentligt att

lyfta fram eftersom vi är blivande idrottinstruktörer/hälsopromotörer. Den hälsofrämjande delen betonas genom att främja fysisk aktivitet i trafiken, s.k. aktiv transport. Den slutliga broschyren görs i samarbete med Folkhälsans förbund och informationsavdelningen på förbundet står för layouten.

1 FOLKHÄLSAN OCH ARBETETS BESTÄLLNING

Folkhälsan är en organisation som grundades runt 1920-talet och arbetar med hälsofrågor i Svenskfinland. Samfundet Folkhälsan är huvudorganisationen medan Folkhälsans förbund består av landskapsföreningar och lokala, självständiga föreningar runt om i Svenskfinland (se figur 1). Folkhälsans centrala uppgifter är att arbeta med hälsofrämjande frågor, erbjuda service inom barn-, senioromsorg och utbildning samt att sköta pågående forskning inom genetik, preventiv medicin och folkhälsofrågor. (Folkhälsan a s. 1-2)



Figur 1. Folkhälsan som organisation (Folkhälsan b)

En beskrivning av Folkhälsans verksamhet lyder: "Samfundet Folkhälsan i svenska Finland har till uppgift att verka för folkhälsans främjande i svenska Finland, dels genom allsidig vetenskaplig undersökning av befolkningens andliga och kroppsliga hälsa, dels genom praktiska åtgärder ägnade att gynnsamt inverka på denna" (Folkhälsan a s. 2). Organisationen har tre värden: kompetens, engagemang och omsorg, som skapar förtroende för Folkhälsans verksamhet. "Folkhälsan - två steg före" är ett välkänt motto inom organisationen som beskriver att Folkhälsan arbetar både preventivt och promotivt. Folkhälsan ser på individen som en helhet. Hälsa består av en fysisk, psykisk, social och andlig dimension. De utgår från WHO:s definition om hälsofrämjande: "en process

som ger människan större kontroll över sin egen hälsa och större möjligheter att förbättra den”. Organisationen vill stöda individen till att uppnå en bättre hälsa, exempelvis genom kunskapsupplysning. (Folkhälsan a s.1-4)

Folkhälsans förbund arbetar med hälsofrämjande medborgarverksamhet. Förbundet kan indelas i olika enheter; livsstilsenhet, familje-/relationsenhet och informationsenhet och det finns på fyra olika regioner, d.v.s. Nyland, Åboland, Åland och Österbotten. Verksamheten sker på flera nivåer, både individ-, grupp- och samhällsnivå. Förbundet ordnar exempelvis informationsupplysning och kampanjer. Utöver detta finns även 101 lokala föreningar runt om i Svenskfinland. (Folkhälsan e) Barn och unga är en viktig målgrupp i Folkhälsans verksamhet. Folkhälsan har ordnat simskolor sen år 1929 och betonar sinkunnighet eftersom det förebygger drunkningsolyckor samt ger möjlighet till fysisk aktivitet. Nuförtiden finns det sammanlagt ca 190 sommarsimskolor runt om i lokalföreningarna samt simskolor i simhallar. (Folkhälsan 2014 s. 4-8) Försäljning av majbloms- och luciamärken är en annan verksamhet som Folkhälsan står för, där försäljarna oftast är barn (Folkhälsan f; g).

Detta examensarbete är ett beställningsarbete av Folkhälsans förbund. Beställningen är att göra en kunskapsbas för att kunna skapa innehållet till en trafiksäkerhetsbroschyr. Orsaken till behovet av broschyren är att det har skett trafikolyckor med barn i samband med vägen till och från Folkhälsans simskolor. Målgruppen är simskoledeltagare och märkesförsäljare, d.v.s. barn i åldern 3-12 år samt deras föräldrar. Folkhälsans förbunds syfte med trafiksäkerhetsbroschyren är att förebygga trafikolyckor genom att upplysa barn och deras föräldrar om trafiksäkerhet. Med tanke på vår expertis som blivande idrottsinstruktörer och för att Folkhälsan betonar hälsofrämjande aspekter i sin verksamhet har vi valt att sätta in en hälsofrämjande synvinkel på kunskapsbasen och trafiksäkerhetsbroschyren. Broschyrens andra syfte är därmed att främja fysisk aktivitet hos barn.

Folkhälsans förbund har några specifika önskemål om vad de vill ha med i den hälsofrämjande trafiksäkerhetsbroschyren. De vill att de vuxnas ansvar skall betonas. Ansvarsfrågor och försäkringar ska lyftas fram för att undvika missförstånd. Barn rör sig oftast till fots, med cykel eller med bil- eller busskjuts därför vill beställaren att dessa

kategorier ska lyftas fram i broschyren. För att få tillräckligt med bakgrundsfakta är det väsentligt att intervjua simkoordinatorer och simombud för att få en bild av barns trafikbeteende i samband med simskolor. Sådan information ger möjlighet till en mer specifik inriktad kunskapsbas för målgruppen. Folkhälsans förbund arbetar även med trafikfrågor och trafikupplysning för barn (Folkhälsan h). Vi kan därmed också använda oss av deras utgivna material. Vi samarbetar med Folkhälsans förbund för att utarbeta den slutliga broschyren och dess innehåll. Informationsavdelningen på Förbundet sköter layouten och trycket.

2 BARN I TRAFIKEN

Trafiksäkerhet kommer vara det huvudsakliga innehållet i broschyrerna eftersom Folkhälsan vill förebygga barntrafikolyckor i samband med deras verksamheter och evenemang. Finlands trafikregler och anvisningar styrs av trafik- och kommunikationsministeriet. Ministeriet har i sin tur underorganisationer, t.ex. trafikverket och trafikskyddet som arbetar inom olika områden inom trafiken. (Liikennevirasto a; Trafikskyddet a) All information om trafikregler och -anvisningar i detta arbete utgår främst från Trafikskyddet och Trafikverket eftersom de är officiella organisationer som följer finländsk lagstiftning. I detta kapitel presenteras barns trafikfostran samt Finlands trafikregler och säkerhetsåtgärder som är viktiga att tänka på då barn ska röra sig i trafiken.

2.1 Barntrafikolyckor och trafikfostran

Antalet barntrafikolyckor har minskat under de senaste åren i Finland, men ändå är trafikolyckor den vanligaste orsaken till dödsfall bland barn vid olyckor. Olyckorna sker mestadels då barn är passagerare i en bil men även när de rör sig som fotgängare eller cyklister i trafiken. De flesta barntrafikolyckor sker då barnen ska korsa en väg. (Liikenneturva h) Trafikskyddet forskar och samlar statistik för att årligen sammanställa antalet trafikolyckor i Finland. Olyckorna indelas enligt ålder, och i det här arbetet fokuserar vi på gruppen barn i 0-14 års ålder (se tabell 1). År 2012 dog sju barn i trafikolyckor och det rörde sig om bilpassagerare, fotgängare, cyklister och mopedister. Samma år skadades 506 barn i trafiken (se tabell 1). De flesta barn som skadades var bilpassagerare. Med ökad ålder rör sig barn allt mer självständigt i trafiken, vilket syns i ett ökat antal trafikolyckor bland barn som cyklar och går. (Liikenneturva et al. 2013 s.24-25)

Tabell 1. Skador vid trafikolyckor år 2012 indelade i åldersgrupper och trafikanter (Liikenneturva et al. 2013 s.25)

Tienkäyttäjä – Road user	Ikä – Age		
	0–5	6–9	10–14
Jalankulkija – Pedestrian	10	34	42
Polkupyörä, kuljettaja – Bicycle, driver	2	39	90
Polkupyörä, matkustaja – Bicycle, passenger	1	-	3
Mopo, kuljettaja – Moped, driver	-	1	17
Mopo, matkustaja – Moped, passenger	1	1	44
Moottoripyörä, kuljettaja – Motor cycle, driver	-	-	5
Moottoripyörä, matkustaja – Motor cycle, passenger	-	-	3
Henkilöauto, kuljettaja – Passenger car, driver	-	-	2
Henkilöauto, matkustaja – Passenger car, passenger	70	49	71
Linja-auto, kuljettaja – Bus, driver	-	-	-
Linja-auto, matkustaja – Bus, passenger	1	3	2
Pakettiauto, kuljettaja – Van, driver	-	-	1
Pakettiauto, matkustaja – Van, passenger	-	1	2
Kuorma-auto, kuljettaja – Lorry, driver	-	-	-
Kuorma-auto, matkustaja – Lorry, passenger	1	1	1
Traktori, kuljettaja – Agricultural tractor, driver	-	-	-
Traktori, matkustaja – Agricultural tractor, passenger	-	-	1
Muu, kuljettaja – Other, driver	-	-	2
Muu, matkustaja – Other, passenger	-	-	5
Yhteensä – Total	86	129	291

Trafikskyddet (Liikenneturva i) skriver att trafikfostran är ett brett kunskapsområde. Man betonar att en trafikant bär på ett ansvar då han/hon rör sig i trafiken, exempelvis skall trafikanten kunna ta andra trafikanter i beaktande, kunna förutse möjliga risker och handla genomtänkt och säkerhetsbetonat. Regelbunden information och utbildning för växande barn kan hjälpa dem att utveckla dessa förmågor som krävs i trafiken. Trafikskyddet (Liikenneturva e) anser att målet med trafikfostran för barn är att lära ut lokalisering, funktionalitet och kontinuitet.

Trafikfostran för barn påverkas enligt Trafikskyddet (Liikenneturva e) i de flesta fall av familjen, daghemmet, skolan och miljön. Organisationen betonar att trafikfostran hör till de vuxnas uppgift. Vuxna är rollmodeller för barn. Teorier om social inlärning poängterar att barn lär sig genom att observera andra människors beteenden genom så kallad modellinlärning (se Crain 2011 s.205, 219). Crain poängterar även att det är viktigt att inlärningen sker genom korrekt verbal instruktion och korrekt beteende för att undvika

dubbla budskap. Trafikskyddet (Liikenneturva e) vill understryka att barn är på de vuxnas ansvar då de rör sig i trafiken, oberoende av om barnen har informerats om trafikregler eller inte. Barn är små människor som inte är lika utvecklade som vuxna gällande trafikfärdighet. Trafikskyddet (Liikenneturva g) skriver att barn har ett snävt synfält. Barn kan inte uppmärksamma eller koncentrera sig fullständigt på trafiken. De kan inte heller uppskatta ljudriktningar, distanser eller hastigheter och har svårigheter med orienteringssinnet.

Att lära barn om trafiksäkerhet kräver enligt Trafikskyddet (Liikenneturva i) regelbunden integrering. Man rekommenderar att trafikfärdigheten kopplas till vardagen och närmiljön så att barn kan öva på den varje dag. Crain (2011 s. 8) skriver också att regelbunden övning gör att det inlärdas blir en inbyggd vana hos personen i fråga. Enligt Trafikskyddet (Liikenneturva g) borde undervisningen anpassas till barnens ålder eftersom inlärningsförmågan hos barn utvecklas med åldern. Piaget (se Crain 2005 s. 120) betonar dock att barns kognitiva utveckling inte helt kan kopplas till en bestämd ålder. Barn kan vara olika länge i utvecklingsfaserna, även om alla barn genomgår samma kognitiva utvecklingsfaser.

Trafikskyddet (Liikenneturva g) skriver att barn under fyra år är fullständigt beroende av en vuxen då de rör sig i trafiken. Barn är på de vuxnas ansvar och småbarn borde vara under uppsyn av vuxna. Barn i denna ålder kan vara oförutsägbara och kan impulsivt springa ut på en väg eftersom att de inte kan förutse risker i trafiken. Trafikskyddet rekommenderar som en säkerhetsåtgärd att man håller småbarn i handen. Barn observerar vad andra gör i trafiken och härmar exempelvis föräldrarna, d.v.s. vuxna är förebilder för barn (jfr Crain 2005 s.205). Trafikskyddet (Liikenneturva g) vill att vuxna talar högt om val i trafiken eller pekar ut andra personer som beter sig bra i trafiken eftersom det ger barnet erfarenhet av trafiken samt kunskap om trafiksäkerhet även om allt inte läggs på minnet. Trafikskyddet anser att småbarn kan lära sig grundreglerna för rörelse i trafiken, men att det viktigaste är att barn har rätt säkerhetsutrustning och rör sig med en vuxen i trafiken.

De lite äldre barnen, 4-6 åringar, är på de vuxnas ansvar och ska enligt Trafikskyddet (Liikenneturva g) helst hållas under uppsyn av vuxna då de rör sig i trafiken. Barn i

denna ålder börjar lära sig orsak-verkan-samband. De blir mera uppmärksamma, men trafikskyddet betonar att barn ännu inte kan koncentrera sig fullständigt i trafiken. Trafikskyddet rekommenderar att man lär ut en sak i taget så att det inte blir för mycket på en gång. Zimmer (2001 s. 81-82) påpekar att för mycket press eller för höga krav försämrar inläringen och att barn då kan känna sig misslyckade. Att lära sig cykla tillsammans med en vuxen kan vara ett aktuellt mål för denna åldersgrupp (Liikenneturva g). Trafikskyddet (Liikenneturva g) vill att vuxna skall diskutera trafiksäkerhet med barnen och fråga dem hur de skall bete sig. Piaget (Se Crain 2005 s. 145) anser att barn skall känna sig delaktiga och inläringen skall ses som en aktiv interaktion mellan båda parterna. Trafikskyddet (Liikenneturva g) nämner också att barn lär sig förstå trafikreglernas innebörd om vuxna motiverar varför man gör olika handlingar och val i trafiken. I en undersökning gjord av Heinämäki & Juntunen (1999 s. 99-100) kom det fram att barn kan lita för mycket på vuxna. Barn kan tro att de inte alls behöver tänka eller se sig för i trafiken om en vuxen är med.

Barn i skolåldern (7-12 åringar) börjar röra sig mer regelbundet i trafiken (Liikenneturva g). Trafikskyddet anser att det är viktigt att öva skolvägen med barn och att göra upp regler och att ge konkreta anvisningar. Skolbarnen lär sig några enkla trafikmärken och trafikregler som sedan utökas med åldern och skolundervisningen. Trafikskyddet vill dock betona att skolbarn trots allt inte är "små vuxna" i trafiken utan att de ännu har problem med att uppskatta distans och hastigheter samt att förutse risker. Enligt Piaget (se Crain 2005 s. 120) börjar barns kognitiva utveckling först efter elva års ålder likna vuxna människors kognitiva nivå. Trafikskyddet (Liikenneturva g) lyfter fram att grupptryck ofta blir aktuellt i denna ålder, d.v.s. vännerna påverkar beteendet. Enligt Heinämäkis & Juntunens (1999 s. 99-100) undersökning påverkas trafikbeteendet av attityden till trafikregler, inte av kunskap om trafikregler. Det är mer sannolikt att barn handlar riskfyllt i trafiken om de har en negativ attityd jämfört med om de har en positiv attityd.

2.2 Trafikantgrupper

Det rör sig olika typer av trafikanter i trafiken. Trafikskyddet (Liikenneturva i) nämnde tidigare att alla har ett ansvar då de rör sig i trafiken. I detta kapitel beskrivs olika trafi-

kantgrupper med barn som utgångspunkt: fotgängare, cyklister, bilpassagerare och användare av kollektivtrafik.

2.2.1 Fotgängare

Barn lär sig gå under sitt första eller andra levnadsår och det hör till den grundmotoriska utvecklingen (Zimmer 2001 s. 60-61). Gång är en naturlig rörelse som kan göras av nästan vem som helst och var som helst (Ahonen & Huovinen 2001 s.10-11). Ahonen & Huovinen poängterar att gång är en bra motionsform. Trafikverket (Liikennevirasto b) har gjort upp planen ”2020” som går ut på att främja fysisk aktivitet i trafiken. Målet är att öka andelen aktiv transport med 20 % och minska användning av bil som färdmedel.

Fotgängare är trafikanter som rör sig till fots, men till gruppen hör även andra trafikanter. Trafikskyddet (Liikenneturva b s.3; Liikenneturva c) skriver att rullskridskoåkare, skateboardåkare och rullstolsbundna personer hör till fotgängargruppen och samma regler gäller för dem som för fotgängarna. Om rullstolen har en motor och kan gå över 15km/h räknas rullstolen till cyklistgruppen (Liikenneturva c). I detta arbete behandlas inte alla möjliga extra färdredskap som kan användas i trafiken utan det fokuseras på fotgängare som rör sig till fots.

Trafikskyddet (Liikenneturva c) nämner att om alla fotgängare skulle använda reflex och endast korsa vägen vid skyddsvägar skulle trafikolyckor minska drastiskt. Det finns många olika modeller på reflexer, exempelvis hängande reflexer, gummibandsreflexer och reflexvästar. Lagen kräver att fotgängare måste ha någon form av reflex på sig om de rör sig i mörkret. (Liikenneturva a) Folkhälsan (2013 s. 22) rekommenderar en färggrann reflexväst och färggranna kläder för personer som rör sig i trafiken. Trafikskyddet (Liikenneturva a) anser att användning av flera reflexer också är till nytta eftersom det medför bättre synlighet. De betonar att reflexen ska vara placerad på den sidan av kroppen som är närmast vägen. Reflexen skall synas framifrån, bakifrån och från sidan. Trafikskyddet (Liikenneturva a) och Folkhälsan (2013 s. 22) rekommenderar att fotgängare använder reflexer även i stadsmiljö och vid skymning. En säker reflex är CE-godkänd och godkänd av EU (EN 13356 godkänd) och skall även gärna ha en bruksanvisning. Forskningar har visat att en godkänd reflex från en bil syns på 300 meters avstånd med

helljus och 150 meters avstånd med nÄrljus. Utan reflex Är distansen 100 m respektive 40 m. (Liikenneturva a)

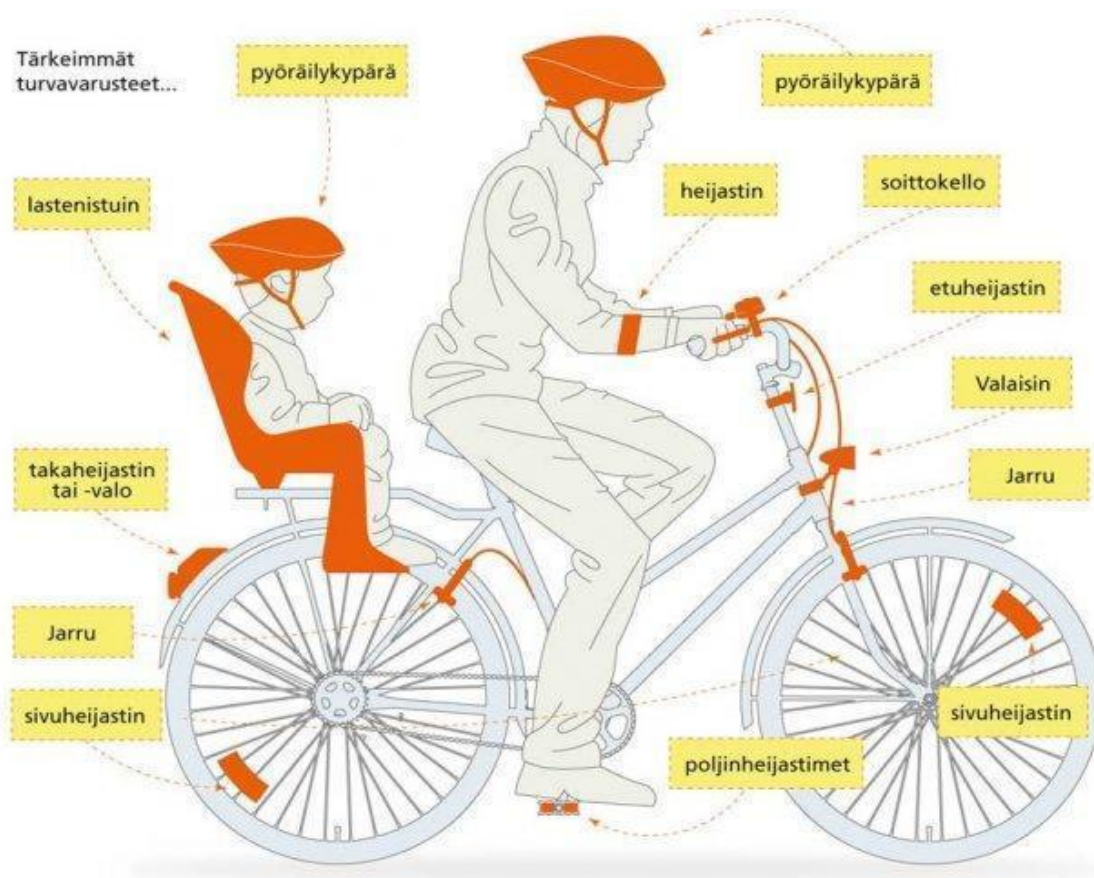
Att lÄra barn rÖra sig i trafiken till fots Är en grundpelare fÖr tryggare trafikbeteende. Vuxna skall Öva tillsammans med barnen. (Liikenneturva o) Trafikskyddet fÖrslÄr att den vuxna skall gÄ mellAn barnet och vÄgen och hÄlla barnet i handen. Tillsammans kan de diskutera trafiken och den vuxna kan lÄra ut trafikreglerna. Trafikskyddet betonar att de viktigaste reglerna Är hur man korsar en vÄg och trafikljusen eftersom det sker mest olyckor vid vÄgkorsningar. En annan viktigt sak som betonas pÄ trafikskyddets hemsidor Är att det handlar om ta den sÄkraste vÄgen, inte den snabbaste eller den kortaste. Det Är ocksÄ viktigt att tÄnka pÄ att barn Är kortare Än vuxna. Bilister kan ha svÄrt att se smÄ barn bakom bilar eller buskar, vilket kan orsaka trafikolyckor om barn impulsivt springer ut framfÖr ett fordon. Trafikskyddet skriver att barn borde uppmÄrksammas om att om barnen inte ser bilen sÄ ser bilen inte heller barnen. Barn kan lyssna om det kommer en bil eller inte. Flera sinnen kan anvÄndas fÖr ökad uppmÄrksamhet. Barn borde ocksÄ lÄra sig kÄnna igen hur backande bilar ser ut och undvika att gÄ nÄra dem.

2.2.2 Cyklist

Att cykla Är bra fÖr hÄlsan, men Även fÖr klimatet och fÖr en hÄllbar utveckling. I Finland har man bÖrjat prioritera cyklister vilket syns i planen ”2020”. Staten satsar pÄ att bygga vÄgar som Är sÄkra fÖr lÄttrafikanter i hopp om att öka andelen lÄttrafikanter. Det kan medfÖra positiva effekter pÄ medborgarnas hÄlsa, Finlands klimat och totalekonomi. (Liikennevirasto & PyörÄilykuntien verkosto ry)

Cykelolyckor sker Ärligen Även om trafiksÄkerheten har fÖrbÄttrats fÖr cyklister i Finland. Barn i Åldern 10-14 År Är en utsatt grupp nÄr det kommer till skador bland cyklister. SÄnkta hastigheter fÖr bilar och ökad anvÄndning av cykelhÄlm har frÄmjat trafiksÄkerheten. Trots det sker det Ännu olyckor, framfÖr allt i tÄtorter och vid vÄgkorsningar. (Liikenneturva j) Trafikskyddet (Liikenneturva o) betonar anvÄndning av cykelhÄlm, en cykel med korrekt utrustning samt kunskap om trafikregler fÖr en tryggare cykeltur.

Att cykla kräver motorik och balans samt en cykel med korrekt utrustning. Enligt Trafikskyddet (Liikenneturva j) ska cykeln ha en broms, en ringklocka, en vit eller ljusgul framlampa och reflexer (se figur 2). Reflexerna ska vara placerade fram, bak, på sidorna eller på pedalerna. Trafikskyddet nämner att reflexerna varierar i färg beroende på placering. Framreflexen är vit, bakreflexen är röd och sidoreflexerna eller trampreflexerna är brungula. Trafikskyddet rekommenderar en röd baklampa om cyklister rör sig i mörker, men det är frivilligt. Extra reflexer med en orange färg på cykeln eller cyklisten ger ökad synlighet vilket trafikskyddet endast ser som en fördel.



Figur 2. Cykel och cyklistens utrustning. (Jukka Fordell Liikenneturva j.)

En cykelhjälm skyddar huvudet mot skador. Trafikskyddet (Liikenneturva k) skriver att en CE-godkänd och Europa godkänd (EN1078) cykelhjälm minskar dödsrisken med 73% och har minskat hjärnskador och andra skador på huvudet med upp till 88%. Tyvärr använder endast 44% av cyklisterna hjälm, även om det är en ökning sedan år 1990 då endast 4% av cyklisterna använde cykelhjälm. Att välja en säker cykelhjälm är viktigt och som tidigare nämnts ska hjälmmärket vara godkänt i Europa och ha genomgått

ett godkänt stöttest. Trafikskyddet (Liikenneturva k) påpekar att man alltid ska köpa en ny oanvänd hjälm och byta till en ny om cykelhjälmen har varit med om en olycka. Cykelhjälmen skall vara i rätt storlek och ska skydda pannan, som ofta stöts vid olyckor. Hakremmen ska vara spänd men bekväm så att en till två fingrar ryms mellan hakan och bandet. Trafikskyddet rekommenderar föräldrar att satsa på utseendet på barns cykelhjälm eftersom det gör dem roligare att använda. Färggranna hjälmar ger också ökad synlighet.

Små barn kan åka som passagerare på cykeln men Trafikskyddet (Liikenneturva j) betonar att det då behövs en ordentlig barnstol med bälte. Barn som är passagerare skall också ha cykelhjälm (se figur 2). Cyklister får transportera passagerare men lagen bör följas: en cyklist över 15 år får transportera ett barn under 10 år, medan en 18-åring får transportera två barn under 6 år.

Enligt Trafikskyddet (Liikenneturva l) är det bra att alltid kontrollera några saker innan en cyklist beger sig ut på en cykeltur. De rekommenderar kontroll av lampan, kedjan och växlar samt bromsar. Vinterföre kan skapa extra svårigheter, snön kan t.ex. orsaka dålig sikt och halka. Trafikskyddet råder cyklister att reservera extra tid till cykelturen vid dåligt vägföre. De uppmanar cyklister att cykla på körbanans sida med motorfordonen om cykelbanorna är insnöade. Att cykla när det är halt kräver en längre bromssträcka, därför är vinterdäck att rekommendera eftersom de ger en säkrare och bekvämare känsla i trafiken.

2.2.3 Bilpassagerare

Att gå eller cykla betonas framför allt i detta arbete med tanke på det hälsofrämjande perspektivet i kunskapsbotten. Att använda bil som färdmedel är dock vanligt och har ökat under de senaste åren (Liikennevirasto c). Trafikverket uppger att bil ofta används vid förflyttningar under 3km, även om det är farligt för hälsan att sitta mycket enligt Trembley et al. (2010 s.732).

Trafikskyddet (Liikenneturva h) rapporterar att de flesta barn som skadas i trafiken är bilpassagerare. Trafikskyddet (Liikenneturva m) betonar därför att användningen av sä-

säkerhetsbälte är obligatoriskt och kan minska döds- och skaderisken vid trafikolyckor. Det står i lagen att alla passagerare, inklusive föraren ska använda säkerhetsbälte. Detta gäller i alla fordon, b.l.a. i bilar, bussar och taxin. Trafikskyddet har uppskattat att ungefär vart tredje dödsfall i trafiken hade gått att undvika om olycksoffren hade använt säkerhetsbälte. Föräldrar är bra på att kontrollera säkerhetsbälte och andra säkerhetsåtgärder på barn under 6 år, men endast ~90 % av 6-14-åringar använder säkerhetsbälte i baksätet enligt en studie gjord av Pöysti (2012 s.8). Nackstödet är också en viktig utrustning i bilen som skyddar från nackskador och det skall vara på samma höjd som huvudet (Liikenneturva m).

Trafikskyddet (Liikenneturva f) skriver att alla barn kortare än 135 cm bör använda någon form av barnbilstol eftersom denna förbättrar säkerheten i bilen för barn. Viktigast vid val av bilstol är att kontrollera att stolen passar barnets storlek, att stolen är godkänd i Europa (E-godkänd) och att stolen passar i fordonet. Trafikskyddet rekommenderar att barn under 140cm ska sitta i baksätet eftersom det är en tryggare plats för barn då krockkudden kan skada barnet, speciellt barn under tre år som har en skör nacke. Barn i den åldern ska därför färdas i barnbilstolar med ryggen mot färdriktningen. I en finsk undersökning från år 2006 kom det fram att 94 % av barnen färdas i bilen på baksätet, men att 53 % av barnen under fyra år färdas i en barnbilstol med ansiktet mot färdriktningen (Heinonen 2007 s.16-17). Om man däremot väljer att placera barnbilstolen på framsätet, med ryggen mot färdriktningen så förordar Trafikskyddet (Liikenneturva f) att krockkudden ska vara avstängd. Trafikskyddet påminner om att barn under tre år alltid ska ha en barnbilstol, oberoende av vilken typ av bil eller fordon de åker i. Barnet får enligt finländsk lag inte heller åka i famnen på en annan person i bilen.

En viktig del i detta arbete är att betona ansvarsfrågan. Enligt Trafikskyddet (Liikenneturva m) är barn som åker bil på vårdnadshavarens eller skötarens ansvar, även om han/hon endast är passagerare. Om vårdnadshavaren eller skötaren inte är med i bilen så faller ansvaret på chauffören. Trafikskyddet skriver att det till den vuxnas ansvar bland annat hör att kontrollera säkerhetsbältet och annan säkerhetsutrustning som används. Det är viktigt att föraren har full koncentration på trafiken och enligt Trafikskyddet (Liikenneturva o) ska föraren stanna bilen om barnen stör. Att åka bil kan dock vara tråkigt

för barn så enligt Trafikskyddet (Liikenneturva o) är det en bra idé att hitta på lekar eller andra tidsfördriv som håller barnen sysselsatta. Trafikskyddet (Liikenneturva p) rekommenderar regelbundna pauser underlånga bilfärder, gärna planerade på förhand. Barn härmar ofta andra personers beteende, så en aspekt som Trafikskyddet också påpekar är att alla vuxna i bilen borde föregå med gott exempel (Liikenneturva o).

2.2.4 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken består av många olika fordon, t.ex. bussar och taxin. Enligt trafikskyddet (Liikenneturva n) är det viktigt att gå igenom reglerna om hur barn ska bete sig då de färdas med kollektivtrafik, vid påstigning, färd och avstigning. Ett vanligt scenario vid trafikolyckor är att barn korsar vägen och bilföraren inte hinner reagera. Därför ska barn undvika att korsa vägar i onödan. Trafikskyddet skriver att brådska ofta är en orsak till minskad uppmärksamhet i trafiken och av den orsaken rekommenderar de att barn skall ge sig ut i god tid på väg till hållplatsen. Enligt Trafikskyddet ska barn stå så nära väggkanten som möjligt vid hållplatsen. En reflex kan öka barnens synlighet för övriga trafikanter. När bussen kommer ska barnen stå stilla tills bussen har stannat. Trafikskyddet nämner att det är artigt att släppa yngre barn, seniorer och handikappade före in i bussen och att ge dem företräde till sittplatserna i bussen. Om det finns bälten i bussen skall de användas av alla passagerare. Enligt Trafikskyddet ska väskan vara på golvet eller i famnen för att inte ta upp onödigt utrymme Stoppknappen ska tryckas på i god tid före avstigning vid hållplatsen. Barn ska se upp så inte väskan eller någon kroppsdel är för nära dörrarna då de raskt stiger av bussen. Trafikskyddet betonar att barn inte får gå över vägen rakt framför eller bakom bussen eftersom andra bilister då har svårt att se barnet.

2.3 Trafikregler för fotgängare och cyklister

Trafikregler är ett sätt att hålla ordning i trafiken och att främja säkerheten. Barn tycker att trafikregler behövs. I en undersökning om andra klassisters trafikbeteende kom det fram att barnen kände till trafikregler och trafiksäkerhetsåtgärder men att trafikmärken kunde vara svåra att tolka. (Heinämäki & Juntunen 1999 s. 62-70) Trafikregler för fotgängare berör rullskridsko- och skateboardåkare och personer som går eller leder sin

cykel. Cyklister hör till fordonsggruppen eftersom cykeln kategoriseras som ett fordon. (Liikenneturva b s. 3) Trafikskyddet har sammanfattat relevanta trafikregler för fotgängare och cyklister och reglerna berättar bl.a. var de får röra sig i trafiken, hur de skall korsa en väg och när de har väjningsplikt.

Det finns egna vägar för lättrafikanter, t.ex. separata gång- och cykelbanor, gemensamma gång- och cykelbanor, gågator och gårdsgator räknas upp av Trafikskyddet (Liikenneturva b s. 4-5, 11). Dessa vägar märks ut med blå-vita trafikmärken som kallas anvisningsmärken. De kan vara runda eller fyrkantiga till formen. Trafikskyddet skriver att cyklister ska cykla på höger sida av cykelbanorna. Fotgängare och cyklister får röra sig på körbanans sida om det inte finns en enskild väg för lättrafikanter. Fotgängare går längs vänster sida av körbanan medan cyklister cyklar längs höger sida av körbanan. Trafikskyddet nämner att barn under tolv år får cykla på trottoaren. Fotgängare och cyklister får inte röra sig på vägar med förbudsmärken som riktar sig till dem. Dessa märken känns igen på den röda ramen och gula botten och kan betyda t.ex. märke med förbud för cyklister och/eller fotgängare, förbjuden körriktning eller totalt körförbud.

Eftersom barntrafikolyckor oftast sker vid korsandet av en väg, speciellt då det sker utanför en skyddsväg så måste detta ämne betonas i trafikfostran (Liikenneturva c, Liikenneturva g). Trafikskyddet (Liikenneturva n) lyfter fram tre viktiga ord då barn skall korsa en väg: ”stanna, titta och hör”. I Heinämäkis & Juntunens (1999 s. 62-70) undersökning kom det dock fram att ~74% av deltagarna ansåg att det var onödigt att stanna innan man korsar en väg. Trafikskyddet (Liikenneturva b s. 7) uppmanar barn att främst korsa vägar vid skyddsvägar om det finns sådana i närheten. Folkhälsan (Folkhälsan d) vill betona att ordet skyddsväg kan vara missvisande och de föredrar istället begreppet övergångsställe. Folkhälsan (2013 s. 20) uppmanar barn att se åt båda hållen innan barnen går över vägen. Barn borde försöka bedöma bilars avstånd och hastighet. Om bilarna sänker hastigheten och stannar eller om inga bilar kommer är det läge att raskt gå över vägen. (Liikenneturva b s. 7) Folkhälsan (2013 s. 20) rekommenderar barn att leda sin cykel över vägen. Folkhälsan understryker att övergångsställen inte är en plats för lek. De uppmanar barn att välja en plats att korsa vägen med god sikt om det inte finns ett övergångsställe i närheten. Vid en sådan situation har barnen väjningsplikt för bilar.

Trafikskyddet (Liikenneturva b s. 8-11) skriver att korsningar kan skapa besvärliga situationer som kräver extra mycket uppmärksamhet av trafikanterna. Väjningsplikt är aktuellt för cyklister. Grundregeln är att fordon (cykeln ses som ett fordon) ska ge förkörsrätt åt trafikanter som kommer från höger. Enligt lagen har fordon också väjningsplikt då de svänger. Trafikskyddet lyfter fram väjningstrafikmärkena STOP och väjningsplikt vid korsning som beordrar fordon att väja för trafikanter som kommer både från höger och vänster. Trafikskyddet nämner att cyklister som cyklar längs en cykelbana och kommer till en skyddsväg har väjningsplikt för övriga trafikanter som kommer från höger eller vänster.

3 BARN OCH FYSISK AKTIVITET

Ett viktigt syfte med detta utvecklingsarbete är att uppmuntra barn att röra på sig mera. Materialet kommer att betona fysisk aktivitet eftersom det är en central del av en hälsosam livsstil (Winroth & Rydqvist 2008 s. 107). I detta kapitel presenteras vikten av fysisk aktivitet för barn, statistik i Finland, rekommendationer för fysisk aktivitet samt hur barn kan motiveras till fysisk aktivitet.

3.1 Fysisk aktivitet hos barn i Finland

För att kunna tyda rekommendationer och statistik över fysisk aktivitet behövs en definition av vad fysisk aktivitet innebär. Faskunger (2013 s. 18) använder sig av följande definition: ”Fysisk aktivitet är det mest övergripande begreppet, och definieras som alla former av kroppsrörelser producerade av kroppens muskler som leder till markant ökad energiförbrukning och användande av musklerna jämfört med viloläge...”.

Fysisk aktivitet är alltså något som alla, mer eller mindre, ägnar sig åt varje dag. Det som påverkar hur stor effekt den fysiska aktiviteten har på människan är intensiteten, frekvensen, varaktigheten och typen av aktivitet. Ålder och gener påverkar också effekten av aktiviteten. För att ännu förtydliga begreppen i detta arbete följer även en definition av hälsofrämjande fysisk aktivitet som Faskunger använder sig av i boken ”Fysisk aktivitet och folkhälsan (2013 s. 19): ”Hälsofrämjande fysisk aktivitet är all fysisk aktivitet som förbättrar hälsan och den fysiska kapaciteten utan att åsamka skada eller utgöra en förhöjd risk för skada”.

Den totala mängden fysisk aktivitet hos barn i åldern 3-18 år har ökat sedan år 1995 och antal medlemskap i idrottsföreningar har samtidigt ökat. Barn ägnar sig åt flera olika idrottsgrenar än tidigare. (Helsingin kaupunki et al. 2010) Hakulinen-Viitanen et al. (2010 s.53-57, 101-104) skriver dock att fysisk aktivitet i vardagen har minskat hos barn. Hela 90% av barnen i lekåldern följer rekommendationerna för fysisk aktivitet och rör på sig minst två timmar per dag. Men endast 18% av barnen i femte klass rör på sig enligt rekommendationerna, d.v.s. minst en timme per dag. Undervisnings- och kulturministeriet samt Ung i Finland (2008 s.8) rekommenderar att barn ska röra på sig

mångsidigt varje dag. Lekar och aktiviteter ska vara anpassade efter åldern. En svensk studie av Mårtensson & Kylin (2011) mätte aktivitetsnivån hos 10-åringar och undersökte sambandet med vilka fysiska miljöer de rörde sig i. Mårtensson & Kylin märkte att aktiv transport till och från skolan var en betydelsefull del av barnens vardagsaktivitet eftersom aktivitetsnivån sjönk under veckosluten. Förutom aktiv transport spelar även lek och spontan rörelse tillsammans med vänner stor roll för aktivitetsnivån hos barn.

Ett ökat antal överviktiga barn har blivit ett oroande fenomen i Finland. En rapport från projektet "Lasten ja nuorten terveystiliikunta" (LATE) berättar att 14% av pojkarna och 12% av flickorna i femte klass är överviktiga, medan andelen hos åttondeklassister är 28% respektive 34%. Det har visat sig att viktökningen börjar redan i tidig ålder. Barn mellan tre och åtta år kan redan vara överviktiga. (Hakulinen-Viitanen et al. 2010 s. 53-57, 101-104). Som Hakulinen-Viitanen et al. konstaterade är vardagsmotionen hos barn allt för knapp. Det är också allmänt känt att barn spenderar allt mera tid inomhus och framför olika slags skärmar (Faskunger 2013 s. 60-61). Enligt Trembley et al. (2010 s.732) är långvarigt stillasittande en hälsorisk, även för personer som tränar regelbundet. Det är alltså viktigt för alla att regelbundet ta rörelsepauser under dagen. Stillasittande beteende ökar risken att dö i förtid. För alla som sitter stilla en stor del av dagen finns en ökad risk att insjukna i hjärt- och kärlsjukdomar och diabetes typ 2. Dessa risker är beroende av hälsofrämjande fysisk aktivitet (Statens folkhälsoinstitut 2012 s.45) i den mängd som bl.a. UKK-institutet rekommenderar. I samband med rekommendationer för fysisk aktivitet borde därför även rekommendationer om att minska stillasittandet lyftas fram (Statens folkhälsoinstitut 2012).

Faskunger (2013 s.31-32) diskuterar de många hälsovinster som en fysiskt aktiv livsstil bidrar till. Fysisk aktivitet bidrar bl.a. till en bättre energibalans genom ökad muskelmassa och minskad fettmängd i kroppen. Regelbunden fysisk aktivitet håller skelett, muskler och stödjevävnader starka. Immunförsvaret stärks och sömnkvaliteten förbättras. Humöret och självkänslan förbättras och välbefinnandet ökar samtidigt som hormonbalansen upprätthålls och konditionen förbättras. Faskunger nämner även andra positiva effekter på hälsan, såsom bättre självkänsla och mental hälsa överlag. Enligt

Trembley et al. (2010 s.732) upplever fysiskt aktiva barn en bättre självkänsla och är nöjdare med sin kropp i jämförelse med stillasittande barn. Ökad fysisk aktivitet bidrar till en bättre fysisk och mental hälsa och ökat välbefinnande. Hendy (2000) skriver att motorisk träning och utveckling underlättar inläringen och kan bidra till att barn som rör på sig kan prestera bättre i skolan. Även Ericsson (2005 s. 99, 110) noterar att barns prestationer i skolan kan påverkas positivt av fysisk aktivitet. Ökad fysisk aktivitet leder också till motorisk utveckling hos barn.

3.2 Rekommendationer för fysisk aktivitet hos barn

Att regelbundet ägna sig åt någon form av fysisk aktivitet ger hälsovinster för vem som helst, oberoende av ålder, kön, boendeort, etnicitet osv. För barn och ungdomar rekommenderas åtminstone måttlig aktivitet i minst 60 minuter varje dag enligt Faskunger (2013 s. 15). Andersen et al. (2006 s. 304) menar dock att 90-120 minuter är en rekommendation närmare sanningen. Det behövs mera än 60 minuter fysisk aktivitet varje dag för att förebygga t.ex. insulinresistens som ökar risken för många hjärt- och kärlsjukdomar. De 90-120 minuterna kan delas upp i flera kortare aktivitetsstunder under dagen. Barn borde röra på sig mångsidigt för att stärka hela kroppen och dess sinnen: benbyggnad, uthållighet, muskelstyrka, balans, koordination, reaktionsförmåga osv. Faskunger poängterar att det är viktigt att barn regelbundet ägnar sig åt aktiviteter med hög intensitet som stärker skelettet.

Undervisnings- och kulturministeriet & Ung i Finland (2008 s.8) har gett ut egna motionsrekommendationer som riktar sig till 7-18 åringar i Finland och uppmanar barn och unga att röra på sig minst 1-2 timmar per dag. Både Undervisnings- och kulturministeriet & Ung i Finland och Folkhälsan (Folkhälsan c) rekommenderar att barn och unga ska undvika att sitta mer än två timmar i sträck. Barn borde dessutom begränsa sin sammanlagda skärmtid till högst två timmar per dag. Folkhälsan har egna rekommendationer för fysisk aktivitet hos barn. Folkhälsan rekommenderar att barn i skolåldern ska röra på sig minst två timmar per dag och framhäver särskilt vikten av vardagsmotion.

För att barn ska uppnå den rekommenderade mängden fysisk aktivitet varje dag borde aktiviteterna vara roliga att utöva. Faskunger (2013 s.16,23) skriver att aktiviteterna behöver vara lätta att implementera i barnens liv. Aktiviteterna behöver inte bestå av utövandet av någon idrottsgren. Det räcker bra med att mångsidigt röra på sig för att uppnå hälsovinster. Som tidigare nämdes är det bra om träningen har hög intensitet några gånger i veckan. Men för att uppnå 90-120 minuter aktivitet varje dag gäller det att vara vardagsaktiv. I det långa loppet verkar det dessutom vara lättare att upprätthålla vardagsaktivitet, än träningspass utförda i en enda sekvens. Det är flera personer som lyckas bevara en vardagsaktiv livsstil, trots eventuella problem eller hinder, i jämförelse med sådana som mest ägnar sig åt olika träningspass enligt Faskunger. Vuxna som i skollåldern ägnade sig åt aktiv transport var mera fysiskt aktiva som vuxna än sådana som inte cyklade eller gick till skolan som barn, enligt en studie av Landsberg et al. (2008 s.742)

3.3 Att motivera barn till fysisk aktivitet

Enligt Rydqvist & Winroth (2008 s.255) är utbildning ett betydelsefullt tillvägagångssätt inom hälsofrämjande. Utbildning ökar kunskap och gör att många situationer kan vara lättare att hantera. Faskunger (2013 s. 151) skriver att klassisk hälsoundervisning för barn (t.ex. i skolan) inte tycks påverka barns beteende i den grad att de blir mera fysiskt aktiva. Undervisningen höjer dock kunskapsnivån och kan påverka deras värderingar. Stratton & Watson (2009 s. 168) skriver att trots att barn fysiskt kan ha kommit ganska långt i utvecklingen så är de i många fall ändå inte psykiskt eller kognitivt redo att ta emot budskap om hälsofrämjande fysisk aktivitet. Jämnåriga barn kan ha kommit olika långt i den psykiska, fysiska och sociala utvecklingen. Detta kan göra det svårt att få budskapet att gå hem i en grupp.

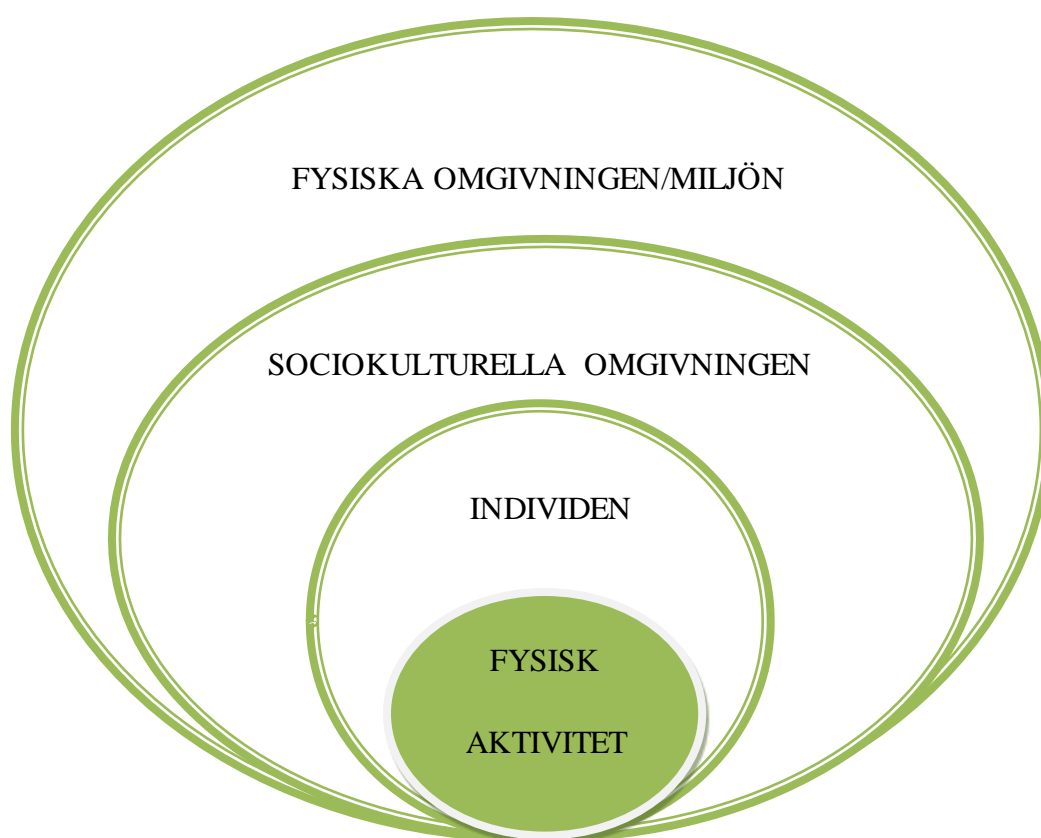
Rydqvist & Winroth (2008 s.162-163) beskriver att en beteendeförändringsprocess består av fem stadier: prekontemplationsstadiet, kontemplationsstadiet, förberedelsestadiet, handlingsstadiet och kontinuitetsstadiet. I prentkontemplations-stadiet finns inga tankar på att förändring skulle behövas, medan det i kontemplationsstadiet finns funderingar kring förändring. I förberedelsestadiet har individen bestämt sig att den ska förändra sitt beteende. I handlingsstadiet genomförs förändringen och individen anstränger

sig för att klara av den. I kontinuitetsstadiet är den nya handligen en del av ens livsstil. För att gå från en inaktiv livsstil till en mera fysisk aktiv krävs en längre process med både framgång och bakslag. Rydqvist & Winroth betonar vikten av inre motivation för att få till stånd regelbunden fysisk aktivitet. I det här arbetet innebär det att uppmuntra barns spontana rörelse och lek.

Stratton & Watson (2009 s. 168) uppmärksammar att barn med stark självtillit har visat sig vara mera fysiskt aktiva än barn med låg självtillit. Bandura definierar självtillit som en människas förmåga att tro på sig själv i en specifik situation (se Yoon et al. 2013 s. 613). Stratton & Watson skriver att barn med låg självtillit för fysisk aktivitet inte tycker om att röra på sig. De känner sig dåliga på idrott och tror inte heller att de kan utvecklas och bli bättre. Om självbilden förbättras och självtilliten stärks är det större sannolikhet att barnen rör på sig. Faskunger (2013 s.122) konstaterar att självtillit har ett väldigt starkt samband med fysisk aktivitet. Att förbättra självtilliten kräver att den fysiska aktiviteten är rolig och ger positiva erfarenheter. Barn behöver få uppleva att de klarar av den fysiska aktiviteten. Enligt Fertman et al. (2013 s. 470-472) borde aktiviteten anpassas till barnens nivå och deras individuella förmågor. Att ha förebilder i sin närhet kan stärka självtilliten hos en individ. Förebilderna borde vara lika personen själv och ha kommit en bit på väg i beteendeförändringen. Fysisk aktivitet borde inte få en negativ klang eller kännas som ett måste. Faskunger menar att uppmuntran och beröm är viktigt för att stärka självtilliten. Enligt Rydqvist & Winroth (2008 s.189) är det större chans att en person hålls aktiv om den känner sig motiverad till fysisk aktivitet och upplever den som meningsfull.

En sak som tas upp i boken *Physical activity & health promotion* (Stratton & Watson 2009 s.168) är att hela familjen spelar en viktig roll vid en beteendeförändring. Finns familjens stöd är det större chans att beteendet förändras och att förändringen blir bestående. Enligt Stratton & Watson behöver föräldrar ge sina barn möjlighet att röra på sig. Om vuxna deltar och föregår med gott exempel så motiveras barnen att följa med i samma fotspår. Informationen i den hälsofrämjande trafiksäkerhetsbroschyren riktas därför även till föräldrarna så att de kan stöda barnen till att göra hälsosammare och säkrare val i trafiken. Huang (2009 s.20) skriver att hela familjen påverkar den fysiska aktivitetsnivån hos barn. Även vänner och den övriga sociala kretsen har betydelse.

Salmon (2010 s.32) har undersökt hur olika faktorer påverkar barns fysiska aktivitetsnivå och har sammanfattat faktorerna i en modell (se figur 4). På individnivå påverkas barns motionsvanor av t.ex. kön och ålder. Mårtensson & Kylin (2011) kom fram till att pojkar i medeltal rör på sig lite mera än flickor varje dag, då de studerade aktivitetsnivån hos barn. Salmon skriver att barn påverkas av familj och vänner på den sociokulturella nivån. Föräldrar inverkar på aktivitetsnivån hos sina egna barn. Aktivitetsnivån kan påverkas av om föräldrarna sitter mycket vid datorn eller om de rör på sig mycket själva. Den yttersta, sista nivån, den fysiska miljön påverkar också barns aktivitetsnivå. Salmon skriver att bl.a. mycket trafik, stora vägar och bristfällig belysning påverkar barns fysiska aktivitet negativt. Den fysiska miljön går inte att påverka direkt med det här examensarbetet. En trafiksäkerhetsbroschyr kan ge barn större möjlighet att lära sig trafikregler och att tryggare kunna röra sig i trafiken självständigt.



Figur 3. Fritt utformad figur om hur barns fysiska aktivitet påverkas på olika nivåer (Salmon 2010 s.32)

Att leka kan ge roliga erfarenheter som är viktiga för barns självförtroende, samtidigt som barnen rör på sig. Lek och rörelse stöder inläringen hos barn samt deras sociala färdigheter. Barn ser gärna att vuxna deltar aktivt i lekar. Det upplevs som viktigt och det motiverar barnen. (Ericsson 2005 s.136) Ett annat sätt att motivera barn är att använda sig av teknologi. En stegmätare kan vara ett bra sätt ta reda på hur mycket ett barn rör på sig per dag. Föräldrarna kan tillsammans med barnen sätta upp mål för att vid behov öka den fysiska aktiviteten och stegmängden. Det handlar inte bara om att gå utan all rörelse med fötterna räknas, t.ex. att hoppa och springa. (Sipes 2005 s. 26-27)

4 TRAFIK OCH BETEENDE HOS BARN

I detta kapitel tas upp hur trafiken påverkar den fysiska aktiviteten hos barn. För att få en inblick i trafikbeteendet hos simskolebarn, så intervjuades simkoordinatorer och simombud. Dessa delar är väsentliga för att kunskapsbasen ska vara anpassad till målgruppen.

4.1 Trafikens påverkan på fysisk aktivitet hos barn

Enligt Faskunger (2013 s. 47) hindrar otrygga miljöer framförallt barn, kvinnor och äldre från att ägna sig åt fysisk aktivitet. När människor känner sig säkra och trygga är det mycket större sannolikhet att de också rör på sig mer. Om flera cyklister och fotgängare rör sig i stadstrafiken så sänks hastigheten automatisk hos bilisterna. Detta leder till en ökad säkerhet för alla som rör sig i trafiken, även för bilisterna. Lägre hastigheter på motorfordon som rör sig i trafiken är alltså viktigt för att främja fysisk aktivitet. Faskunger konstaterar att ju fler fotgängare och cyklister på gatorna, desto lägre hastighet hos motorfordonen. Enligt de här teorierna borde barn uppmuntras till rörelse och aktiv transport, eftersom det i sin tur skulle kunna skapa tryggare miljöer efter hand.

Schoeppe et al. (2014) påpekar att barn behöver en viss rörelsefrihet för ökad möjlighet till spontan fysisk aktivitet. Barn som får leka utan övervakning i bostadsområdet utvecklar bl.a. psykosociala och kognitiva färdigheter. Den oövervakade leken utvecklar barnens förmåga att ta beslut, interagera med vänner samt bidrar till en bättre rumsuppfattning. Barnen får dessutom öva sig på att röra sig på egen hand på allmänna platser och i trafiken. Schoeppe et al. nämner att pojkar ofta har större rörelsefrihet än flickor. Detta beror bl.a. på att föräldrar kan vara mera beskyddande mot flickor samt att flickor oftare leker tillsammans med sina vänner inomhus.

Mängden barn som cyklar, går eller använder sig av kollektivtrafik har minskat drastiskt på senaste tiden t.ex. i Norge, Finland och Danmark (Schoeppe et al. 2014). Schoeppe et al. berättar om en longitudinell studie som gjordes i England där det kom fram att mängden barn som fick ta sig hem från skolan på egen hand hade minskat från 86% år 1971 till 25% år 2010. Detta berodde bl.a. på att föräldrar oroade sig över trafiksäker-

heten och främlingar. Längre avstånd till skolan var också en bidragande faktor. Schoeppe et al. menar att den minskade mängden aktiv transport bland barn är ett hot mot folkhälsan. Schoeppe et al. kom i deras studie fram till att det fanns ett positivt samband mellan att cykla eller gå till skolan och den totala mängden fysisk aktivitet, men sambandet upptäcktes bara hos pojkar. Flera studier behövs för att ta reda på varför inte samma resultat uppnåddes hos flickor.

Att barn inte rör sig aktivt på väg till skolan beror i de flesta fall på föräldrarnas oro, som tidigare nämnts. Mammen et al. (2012 s.7-8) berättar att det i de lägre skolåldrarna, d.v.s. 7-10/11 år inte är många barn som får ta sig till och från skolan på egen hand, trots att de bor inom en 1-2 kilometers radie från skolan. Många föräldrar oroar sig över att det är mycket bilar kring skolan då barnen släpps av på morgonen och hämtas på eftermiddagen. Därför vill de själva köra sina barn så att barnen inte rör sig ensamma bland alla bilar. Ericsson (2005 s. 131) skriver att om flera barn börjar cykla eller gå till och från skolan så minskas också bilmängden runt skolan. Enligt Shephard (2008 s.752) minskar även mängden avgaser och koldioxidutsläpp och hela miljön blir trevligare, tryggare och hälsosammare. Staten sparar dessutom in pengar om fler personer börjar gå eller cykla istället för att åka med egen bil eller utnyttja kollektivtrafiken. Barn som ägnar sig åt aktiv transport rör på sig mera överlag, än barn som får skjuts eller åker buss överallt. Det finns alltså många fördelar med aktiv transport.

Enligt en studie av Lee & Tudor-Locke (2005 s.214) där sjätteklassister intervjuades om aktiv och passiv transport tog barnens mamma oftast beslutet om de fick gå eller cykla till skolan. I några familjer var beslutet en gemensam överenskommelse mellan barnet och föräldern. De barn som brukade cykla eller gå till skolan gjorde det av anledningen av att de njöt av motion och att skolan låg nära hemmet. De nämnde även att om de någon gång åkte bil till skolan var det för att de var sena och bilen var ett snabbare transportmedel. Barn som inte ägnade sig åt aktiv transport på vägen till skolan gjorde det av anledningen av att de bodde förlångt bort från skolan, hårt trafikerade vägar och för att de njöt av att åka bil.

Lee & Tudor-Locke (2005 s.214-215) skriver även om andra orsaker som kunde påverka valet av transportmedel. Rapporter om kidnappningar eller andra brott i området gjorde att både barnen och föräldrarna valde att ta bilen till skolan. I studien kom det även fram att barn som inte ägnade sig åt aktiv transport tyckte att det skulle vara svårt att ändra sina vanor och börja gå eller cykla till skolan. Några av de barn som åkte bil till skolan sade att de kunde tänka sig att cykla eller gå om de bodde närmare eller om bilen skulle gå sönder. En del av dessa barn sade att de trivdes med att få skjuts och några andra påpekade att den ända chansen för dem att kunna ägna sig åt aktiv transport till skolan skulle vara om deras föräldrars arbetstider skulle ändras. Barn som ägnade sig åt aktiv transport åkte bara bil vid enstaka tillfällen (t.ex. om cykeln var sönder eller om det hade ett stort projekt som var svårt att bära på egen hand) och ville inte ändra sina vanor. I Lee & Tudor-Lockes studie påpekade några barn att de gärna skulle gå till skolan i grupp.

Trafikskyddet (Liikenneturva d) berättar på sina webbsidor om en idé som kallas för den gående skolbussen. Den gående bussen kan användas vid alla tillfällen då barn behöver öva trafiksäkerhet på en viss vägrutt. Idén går ut på att en eller flera vuxna går en specifik rutt till skolan tillsammans med barnen. Rutten har en tidtabell och stannar på förvalda "hållplatser". Barnen lär sig trafikvett genom att regelbundet öva och bekanta sig med deras egen skolväg. Att gå istället för att åka bil ökar den dagliga fysiska aktiviteten hos barnen såväl som för de vuxna som deltar. Ericsson (2005 s.130) skriver att den gående skolbussen dessutom stimulerar barnens sociala förmågor och behov då de får leka och samtala med sina vänner på vägen. De vuxna föregår med gott exempel och barn tycker om när vuxna aktivt deltar i olika aktiviteter och lekar. Shephard (2008 s. 754) skriver att interventioner med syfte att få flera människor att ägna sig åt aktiv transport i form av promenader lyckas i större omfattning när de är riktade till individer, hushåll eller grupper än om det är ett initiativ som kommer från samhällsnivå.

Mammen et al. (2012 s.7-8) berättar i sin artikel "*Understanding the drive to escort: a cross-sectional analysis examining parental attitudes towards children's school travel and independent mobility*" att föräldrar som kör sina barn till skolan uppger att de gärna skulle se sina barn delta i en aktiv skolbuss. En del föräldrar uppmuntrar även barnen till motion under skolvägen genom att själva promenera tillsammans med dem. Mammen et

al. kom i sin undersökning fram till att om föräldrarna hade diskuterat trafikregler och olika försiktighetsåtgärder med sina barn så var det större sannolikhet att barnen också fick ta sig till och från skolan på egen hand.

Trafikskyddet i Finland har gett skolor i uppgift att bygga upp en trafiksäkerhetsplan och göra en trafikriskutvärdering. Denna kan byggas upp tillsammans med barnen och innehåller en utvärdering av skolvägar och av skolans närmiljö, samt möjliga risker kring skolan. (Liikenneturva q) Att utvärdera närmiljön och exempelvis vägen till simskolan ur trafiksäkerhetens synpunkt kunde också vara ett bra alternativ för föräldrar att göra tillsammans med barnen. Enligt Rydqvist & Winroth (2008 s.190) lönar det sig att utgå från tankesätten "learning by doing" vid inläring av en ny färdighet. Det innebär att inläringen sker genom praktisk övning. Inläringen är en process men kan delas upp i tre steg: att agera, reflektera och lära. När det finns tid till reflektion kombineras teorin med praktiken. Det betyder att högre inläring kan ske om man efter att ha övat rutten i praktiken efteråt diskuterar det man har upplevt.

4.2 Trafikbeteende hos barn i samband med sommarsimskolor

För att få tillräckligt med bakgrundsinformation om barns trafikbeteende och eventuella trafikolyckor i samband med vägen till och från Folkhälsans sommarsimskolor gjordes intervjuer med simombud och simkoordinatorer. Orsaken till att broschyrunderlaget ska produceras är att det har skett barntrafikolyckor under sommarsimskolevägen. Informationen som kommer fram i dessa intervjuer ger direktiv om vad som kan vara speciellt viktigt att betona i en trafiksäkerhetsbroschyr riktad till barn som deltar i Folkhälsans simskolor. Denna information kan delvis även generaliseras till barn som säljer Folkhälsans märken eftersom även de ofta rör sig självständigt i trafiken.

Intervjuerna gjordes per telefon till Folkhälsans simkoordinatorer och simombud. Telefonintervju var en lämplig metod eftersom intervjuobjekten är utspridda i hela Finland. Intervjuerna var strukturerade/semistrukturerade, vilket innebär att deltagarna fick svara på färdigt skrivna, specifika frågor (Denscombe 2009 s. 233-235). Frågorna handlade om hur barnen tar sig till och från simskolan, om det har skett några olyckor, vad som intervjuobjekten trodde att skulle bidra till att flera barn skulle gå eller cykla till simsko-

lan m.m. Intervjuobjekten fick svara öppet på de flesta frågor men svaren kategoriserades enligt olika teman. Kategoriseringen förenklade och strukturerade analyseringen. Efter varje intervju diskuterades vad som hade sagts för att kontrollera att båda hade förstått och lyft upp samma viktiga nyckelord.

Simkoordinatorer och simombud valdes ut till intervjuerna eftersom de har en bild av vad som sker på simskolorna och delvis även under simskolevägen. Det finns fyra simkoordinatorer, en i varje region: Nyland, Åboland, Åland och Österbotten. Simkoordinatorerna gav en allmän bild av regionen medan simombuden kunde ge specifik information om situationen i lokala simskolor. Simombuden är väldigt många till antalet så att ringa alla vore ett mycket tidskrävande arbete. Det valdes ut ungefär 20 stycken simombud genom kvoturval. Denna urvalsmetod användes för att anpassa urvalet till regionernas storlek (Denscombe 2009 s.34-35). Denscombe beskriver att då kvoturval används är det viktigt att "fylla" varje kategori med rätt antal så att urvalet blir proportionellt. Resultaten går inte att generalisera eftersom urvalsmetoden inte är slumpmässig. Om ett simombud inte svarade så kontaktades nästa på listan tills 20 personer uppfylldes.

Intervjuerna skedde huvudsakligen den 7.2.2014. Under dagen intervjuades 20 stycken simombud och de flesta simkoordinatorer. Ett fåtal simkoordinatorer intervjuades under de följande dagarna. De simombud som intervjuades kände inte till några olycksfall. Simkoordinatorn i Österbotten nämnde två olyckor. Den ena olyckan skedde då ett barn korsade vägen framför en buss och en bil körde på barnet.

För att förebygga trafikolyckor poängterades användningen av säkerhetsutrustning, vuxnas sällskap, tillräcklig trafikkunskap och ett lämpligt trafikbeteende. Ett simombud berättade att de använde färgstarka skärmmössor så att simskolebarnen skulle synas bättre. Ett annat simombud föreslog att reflexer kunde vara bra att användas även under sommaren. Samåkning eller egen buss för simskolan var idéer som kom fram. Det vore bra eftersom det kan minska bilmängden och därmed öka säkerheten runt simskolan. En del simskolor tar upp trafiksäkerhetsfrågor i simskolan, t.ex. att inte gå över vägen ensam eller röra sig på parkeringar utan vuxnas sällskap. Skyltning om simskolor ökar medvetenheten och försiktigheten hos övriga trafikanter. Ett simombud påpekade att

föräldrar borde öva simskolevägen tillsammans med barnen på förhand. Detta i enlighet med Trafikskyddets rekommendationer om att öva trafikregler i den miljö barnen rör sig (Liikenneturva i).

Simkoordinatorerna och simombuden berättade att simskoledeltagarna oftast rör sig i en vuxens sällskap, speciellt yngre barn. Äldre barn får ibland röra sig på egen hand. Enligt den information som kom fram i intervjuerna gjorde långa avstånd det svårt för barn att cykla eller gå till simskolan. Den fysiska omgivningen påverkade också, t.ex. ledde brist på gång- och cykelbanor till att färre barn tog sig dit för egen maskin. Simombuden berättade att det på små orter var vanligare att ta sig till och från simskolorna till fots eller cyklande eftersom trafiken var lugnare och avstånden var kortare. Simkoordinatorerna och simombuden menade även att föräldrars attityd påverkar barns möjligheter till att gå eller cykla till simskolan. De behöver känna sig trygga att släppa iväg barnen på egen hand i trafiken. I några av intervjuerna föreslog simombuden att föräldrarna kunde följa med och göra simskoledagen till en utfärd tillsammans med familjen. Det kom även fram tankar om att en gående skolbuss skulle kunna motivera barn att röra på sig på vägen till och från simskolan. Simombuden sade även att det kanske krävs en beteendeförändring hos föräldrarna för att inte alltid välja det lättaste alternativet och skjutsa barnen. Ett simombud tyckte att det vore bra om Folkhälsan kunde uppmuntra barnen att cykla eller gå till och från simskolan. En önskan fanns också om att det i broschyren skulle finnas information om Folkhälsans försäkring som ingår i simskolan.

5 ARBETETS HÄLSOFRÄMJANDE PERSPEKTIV

För att lyfta upp den hälsofrämjande perspektivet i kunskapsbotten för broschyren är det viktigt att utreda begrepp så som hälsa och hälsofrämjande och hälso-kommunikation. Tidigare har redan hälsofrämjande aspekter kring fysisk aktivitet behandlats.

5.1 Hälsa och hälsofrämjande

Trafiksäkerhetsbroschyerna skall vara hälsofrämjande och motivera till tryggare rörelse för simskolebarn och märkesförsäljare. Det här arbetet utgår från Folkhälsans värderingar och syn på hälsa, d.v.s. att hälsa består av en fysisk, psykisk, social och andlig dimension (Folkhälsan a s.1-2). Nedan beskrivs även två andra definitioner som beskriver hälsosynen i det här arbetet. En välkänd beskrivning av begreppet hälsa som tydligt beskriver hälsa och dess betydelse i vardagen, som WHO fastslog år 1986 lyder: "Health is seen as a resource for everyday life, not the objective of living. Health is a positive concept emphasizing social and personal resources, as well as physical capacities" (Medin & Alexanderson 2000 s. 66). Rydqvist & Winroth (2008 s.18) beskriver begreppet hälsa på följande sätt: "Hälsa är att må bra – och att ha tillräckligt med resurser för att klara vardagens krav – och för att kunna förverkliga personliga mål".

WHO:s beskriver hälsofrämjande som en process där människor ökar sina påverkningsmöjligheter på hälsan och kan förbättra den (WHO). Enligt Medin & Alexanderson (2000 s.134) handlar hälsofrämjande om att fokusera på friskfaktorer istället för riskfaktorer. Fokus ligger på vilka faktorer som främjar hälsa, inte på de aspekter som förebygger ohälsa. Hälsofrämjande handlar även om att påverka miljöer. Hälsofrämjande miljöer bidrar till en bättre hälsa och att ger människor ökad kontroll över aspekter som påverkar hälsan. Att ge möjligheter och redskap åt barnen och föräldrarna att göra hälso-samma och trygga val är fokus i det här arbetet med att skapa en kunskapsbas till en broschyr. Inom hälsofrämjande är ordet empowerment ett nyckelbegrepp. Rydqvist & Winroth (2008 s.250) skriver att empowerment handlar om att ha kontroll över sin situation, känna till sina möjligheter och vara medveten om den egna förmågan och kapaciteten.

5.2 Hälsokommunikation

Jarlbros (2010 s. 13-18, 45-47, 81-87) skriver att hälsokommunikation är information om hälsofrågor som förmedlas till en målgrupp. Kommunikationen är en interaktion mellan en sändare och en mottagare. Jarlbros betonar att båda parterna skall vara delaktiga. Hälsokommunikation skall innehålla en sändare, ett budskap, ett medium och en mottagare. Effekten märks i mottagarens reaktion eller agerande. Enligt Jarlbros ska hälsokommunikationens mål vara specifika, realistiska och mätbara. Mål kan indelas i kunskapsmål, attitydmål eller beteendemål beroende på vilken nivå mottagaren skall påverkas. Jarlbros skriver att budskapet borde anpassas till målgruppen och kommunikationskanalen. Budskapet ska vara enkelt, tydligt och trovärdigt. Budskapets ton kan vara positiv eller negativ.

Positiva budskap har bevisats vara effektiva vid förändringsarbete. Mottagarna känner sig mindre oroliga och fördelarna med det hälsosamma beteendet uppmärksammas mera. (Jarlbros 2010 s.81-87) Trafiksäkerhetsbroschyren borde därför vara skriven på ett positivt och sporrande sätt. I detta arbete betyder det att det borde finnas väldigt få pekpinor i broschyren, istället borde fokus vara att öka barnens självförtroende. De borde uppmuntras till att röra på sig och att lära sig trafikreglerna så att de kan röra sig tryggare i trafiken. Jarlbros nämner att ett budskap accepteras lättare om det innehåller enkla, konkreta lösningar och om mottagaren känner en möjlighet till kontroll.

Enligt Scriven (2013 s.272-274, 278-279) behöver hälsokommunikationen i en broschyr ha ett klart mål, t.ex. att förmedla ett budskap, höja medvetenhet om ämnet eller förändra ett beteende. En broschyr kan dock inte förväntas lära ut allt om ett ämne. Scriven skriver att det är viktigt att följande faktorer tas i beaktande då en hälsofrämjande broschyr riktad till barn utformas. Texten skall vara enkel och tydlig, gärna max 15-20 ord per mening. Texten skall också vara könsneutral så den riktar sig till alla barn. Det kan vara bra att kontrollera texten med ett läsbarhetsprogram. I det här arbetet har en LIX-räknare använts. Före broschyren trycks är det bra om materialet kan testas på målgruppen.

6 SYFTE OCH PROBLEMFORMULERING

Syftet med det här utvecklingsarbetet är att göra en kunskapsbas för en hälsofrämjande trafiksäkerhetsbroschyr. Arbetets uppgift är att samla aktuell information om trafikregler och fysisk aktivitet med en koppling till barn och Folkhälsans simskole- och märkesförsäljningsverksamhet. Broschyerna skall innehålla de viktigaste trafikreglerna och annat relevant som barn behöver känna till för att röra sig tryggare men också mera självständigt i trafiken. Det huvudsakliga syftet är att producera en kunskapsbas till broschyren. Layouten sköts av Folkhälsans förbunds informationsavdelning. Ett annat viktigt syfte är att lyfta upp vikten av fysisk aktivitet, social samvaro och uppmuntran för att betona och stärka den hälsofrämjande avsikten med arbetet. Helhetsperspektivet är viktigt. Den psykiska/kognitiva delen av hälsa betonas då vi diskuterar barns inläring, motivation till motion och betydelsen av regelbunden repetition av trafikregler. Den sociala delen av hälsa uppmärksammas också. Störst fokus har vi på den fysiska aspekten av hälsofrämjande. Syftet är också att få en aktuell inblick i vad som är viktigt att ta fram i den här broschyren med tanke på barn och deras trafikbeteenden på vägen till och från simskolor.

Problemformuleringen ser annorlunda ut i "funktionella examensarbeten". Frågorna är inte forskningsfrågor utan frågorna behandlar vad som kommer att göras i detta examensarbete. (Airaksinen & Vilka 2003 s. 30). Den hälsofrämjande trafiksäkerhetsbroschyren har som avsikt att vara skraddarsydd för målgruppen bestående av barn och vuxna. För att lyckas med det söker vi svar på följande frågor:

- Vad är centralt att lyfta fram i en trafiksäkerhetsbroschyr riktad till barn som deltar i simskolor eller märkesförsäljning och deras föräldrar?
- Hur kan broschyren utformas ur ett hälsofrämjande perspektiv?

7 METOD

Att beskriva metoden är en väsentlig del av examensarbetet. Nedan presenteras det här arbetets metodik, datainsamling, målgrupp och avgränsning samt etiska aspekter. Processen är illustrerad utifrån modeller för funktionella examensarbeten och utvecklingsarbeten.

7.1 Metodik

Detta examensarbete går ut på att göra en kunskapsbas till en produkt. Produkten är en hälsofrämjande trafiksäkerhetsbroschyr för barn som deltar i Folkhälsans simskolor och märkesförsäljning samt deras föräldrar. Airaksinen och Vilka (2003 s.9-10, 16-17) kallar ett sådant examensarbete för ett funktionellt examensarbete. Carlström & Carlström Hagman (2011 s. 103) beskriver ett sådant arbete som ett utvecklingsarbete. Denna form av arbete inriktar sig på praktisk verksamhet med nära anknytning till arbetslivet och kan ha en beställare vilket i detta fall är Folkhälsans förbund. Airaksinen & Vilka skriver att en studerande får mycket arbetserfarenhet och personlig utveckling om han/hon gör ett examensarbete tillsammans med en beställare från arbetslivet. Det är dock viktigt att examensarbetet håller en hög standard och en forskningsbaserad linje. Airaksinen & Vilka (2003 s. 42) betonar att en studerande bör visa yrkesexpertis genom att diskutera olika teorier med kritiska glasögon.

Att göra ett "funktionellt examensarbete" är en process (se figur 4) (Airaksinen & Vilka 2003 s. 16). Carlström & Carlström Hagman (2011 s. 166) har några ytterligare faser med i processen i utvecklingsarbeten och visar även interaktionen mellan faserna (se figur 5). Enligt Airaksinen & Vilka startar processen med att hitta ett ämne som är intressant för skribenten, gärna med en beställare från arbetslivet. Folkhälsan arbetar mycket med hälsofrämjande frågor vilket var orsaken till att organisationen kontaktades om att möjligen göra ett examensarbete med dem. Efter val av ämne ska ämnet analyseras, d.v.s. vad som intresserar skribenten, vilken målgruppen är, vad som kan forskas i det specifika ämnet, hur man kan gå till väga m.m. Huvudämnena i detta examensarbete är trafiksäkerhet och fysisk aktivitet hos barn. Airaksinen & Vilka skriver att det är viktigt att göra upp en plan är viktig som ska innehålla svar på frågorna vad, hur och

varför, medan Carlström & Carlström Hagman (2011 s. 103) betonar frågeorden vad, hur, varför men också när, av vem och för vem. Planen går ut på att se över examensarbetsidén, bl.a. titta på andra liknande idéer, samla bakgrundsinformation om ämnet och utifrån detta göra upp en plan för möjlig metod (Airaksinen & Vilka 2003 s. 26-28). Carlström & Carlström Hagman (2011 s. 112) poängterar att planen är viktigt och skall vara väldigt genomtänkt för att inte förhastade beslut ska tas.

Detta examensarbets utvecklingsområde är att öka både trafiksäkerhet också fysisk aktivitet hos barn och Carlström & Carlström Hagman (2011 s. 107, 122) betonar därför hur viktigt det är att analysera utgångsläge, t.ex. genom litteratur, diskussioner eller små informationsinsamlingar. De skriver att kartläggning nästan är ett måste i utvecklingsarbeten för att få en aktuell bild av nuläget. Airaksinen & Vilka (2003 s.42, 56-58) tillägger att ett examensarbete ska bestå av någonslags granskning av olika teorier och skribenten ska visa att han/hon kan koppla teorier med praktiken. De skriver att "funktionella examensarbeten" dock har en lite annorlunda metodik, även om forskningsmetoderna i stort sätt är likadana. Forskningen sker på grundnivå och analysen behöver inte vara lika noggrann och utförlig som i forskningsbaserade examensarbeten, speciellt i kvalitativa forskningsmetoder. Informationen som fås från resultaten används som källor vid motiveringar av val. I detta examensarbete har informationinsamlingen skett genom litteratur samt intervjuer för att få en aktuell bild av ämnet och den specifika målgruppen.

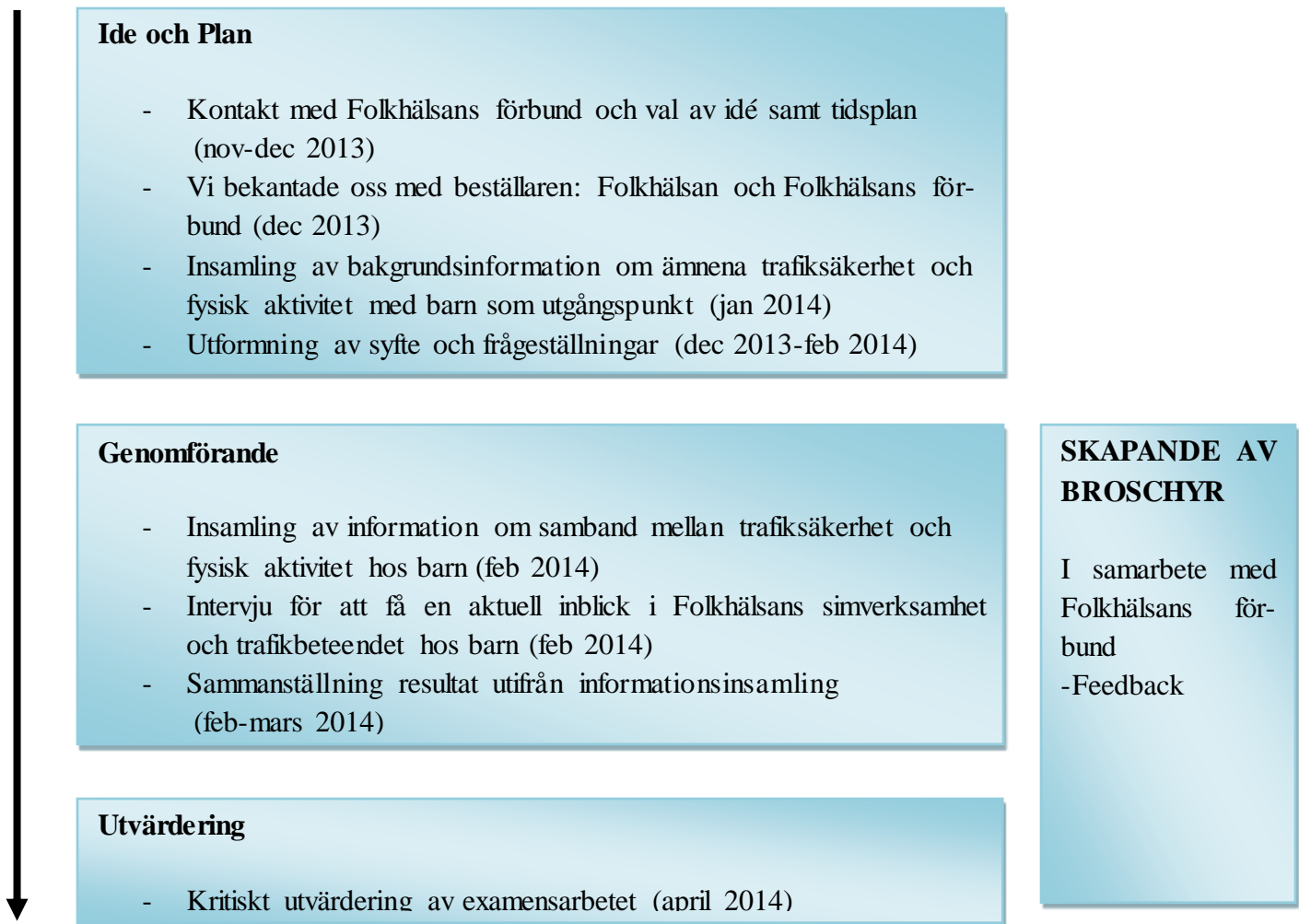
Airaksinen & Vilka (2003 s. 19-22, 26-28) betonar examensarbetsdagboken som ett viktigt hjälpmedel i arbetet och i den ska allting skrivas upp, d.v.s. alla idéer och ändringar. Att lägga upp en tidtabell är också en bra idé. Airaksinen & Vilka rekommenderar dock att den är flexibel och att det reserveras extra tid för saker som t.ex. tryckning av broschyren. I det här examensarbetet fick tidtabellen ändras lite, vilket visar att flexibilitet är viktigt. Andra delar av planen som bör tas i beaktande enligt Carlström & Carlström Hagman (2011 s. 112) är medverkande, material, resurser, kontakter och möjliga hinder. Folkhälsans förbund hjälpte mycket och stod för bland annat material, resurser med mera eftersom det var deras beställning.

Utvärdering är sista fasen i examensarbetsprocessen (Airaksinen & Vilka 2003 s. 154-159). Airaksinen & Vilka beskriver att skribenten i den fasen ska vara kritisk och

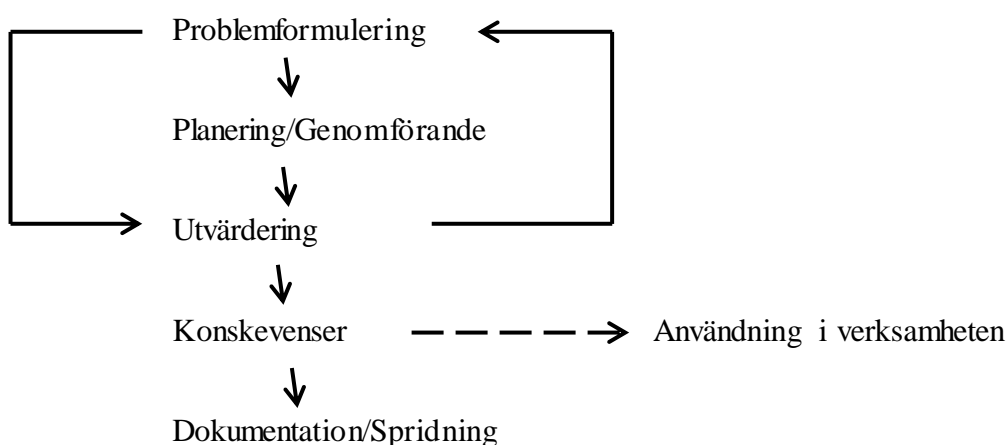
granska sitt eget arbete. Arbetets idé och målsättning ska framkomma klart i arbetet, vilket Carlström & Carlström Hagman (2011 s. 116-117) påpekar i sin arbetsmodell (se figur 5), d.v.s. att sammankoppla utvärdering med problemformulering. Det är dock en naturlig del i en process att vissa saker inte går som planerat enligt Airaksinen & Vilka. Airaksinen & Vilka skriver att dessa delar också skall lyftas fram och orsaken till ändringar borde motiveras. Genomförandet ska utvärderas, t.ex. ska man fråga sig om rätt metod valdes, om metoden var tillförlitlig och vad man sist och slutligen har lyckats med eller inte lyckats med. Det är väsentligt att granska källornas trovärdighet. Airaksinen & Vilka (2003 s. 157-161) skriver att utvärderingen också innefattar kritisk granskning över själva examensarbetsprocessen samt arbetserfarenhet. De rekommenderar skribenten att reflektera över sin individuella utveckling under processen. Carlström & Carlström Hagman (2011 s. 114-116) betonar att utvärderingen också ger möjlighet för nya problemställningar och utvecklingsarbeten.

En hälsofrämjande trafiksäkerhetsbroschyr är produkten som görs till följd av detta examensarbete. Att göra en broschyr kräver mycket tanke kring textutformning, visuell upplägg, broschyr storlek med mera (Airaksinen & Vilka 2003 s. 50-56). Airaksinen & Vilka nämner att broschyren ska vara unik med ett personligt avtryck av skribenten. Detta examensarbets uppgift är att skapa en kunskapsbas som Folkhälsans förbund kan utnyttja vid skapandet av deras trafiksäkerhetsbroschyr. Folkhälsans förbunds informationsavdelning står för layout och broschyrens utformning.

Broschyren är en biprodukt till detta examensarbete. Airaksinen & Vilka (2003 s. 157-161) skriver att utvärderingen av en produkt sker t.ex. genom att samla feedback från målgruppen. Författarna betonar dock att den slutliga produkten kan se väldigt annorlunda ut än man förväntat sig och i sådana fall ska skribenten fundera över vad som möjligen har gått fel. Carlström & Carlström Hagman (2011 s. 114-116) beskriver också fasen om konsekvenserna för verksamheten, d.v.s. vad som i detta fall händer efter att trafiksäkerhetsbroschyren har delats ut. Att utvärdera broschyrernas inverkan på målgruppen hör tyvärr inte till detta examensarbete eftersom det tar över ett år innan alla målgrupper (majbloms-, luciamärkesförsäljare och simskoladeltagare) har fått broschyren.



Figur 4. Examensarbetes process enligt funktionella examensarbeten (Airaksinen & Vilkkä 2003)



Figur 5. Processfasernas interaktion (Carlström & Carlström Hagman 2011 s.116)

7.2 Datainsamling

Metodiken är annorlunda i ett så kallat "funktionellt examensarbete" jämfört med traditionella kvantitativa eller kvalitativa examensarbeten enligt Airaksinen & Vilka (2003 s.9-10) vilket Carlström & Carlström Hagman (2011 s. 122) håller med om. Informationsinsamlingen har skett genom litteratursökning och intervjuer. Litteratursökningen har skett genom böcker, relevanta nätsidor och databaser. Databasen EBSCO Academic Search Elite användes med sökorden: "traffic" AND "children" AND "physical activity","active" "commuting","mobility" AND "children". Databasen SportDiscus användes med sökorden:"children" OR "kids" AND "physical activity" OR "exercise", AND "promote" OR "motivate" och "teach" OR "pedagogic" och "change" AND "behavior". Det gjordes även sökningar i databasen PubMed men inga av de funna artiklarna i den databasen var relevanta för det här arbetet och användes således inte i detta examensarbete. Endast artiklar som anköt till de teman vi skriver om i detta arbete användes. Artiklar som var äldre än från 2000 rensades från början bort i sökningar i ovanstående databaser för att hitta aktuell forskning. Intervjuerna var nödvändiga för att få en djupare inblick i simveksamheten och trafikbeteendet hos barn. Intervjun var dock gjord i en mindre skala och analyserades inte lika noggrant som i en vanlig forskning eftersom det bara var en liten del av examensarbetet (Airaksinen & Vilka 2003 s.9-10). Denscombe (2009 s.130) kallar detta för en småskalig forskning som ger detaljerad information om ett visst ämne eller en viss verksamhet.

7.3 Målgrupp och avgränsning

Trafiksäkerhetsbroschyren utgår från ett behov av beställaren Folkhälsans förbund. Den primära målgruppen för broschyren är Folkhälsans simskoledeltagare och majbloms- och luciamärkesförsäljare, d.v.s. barn i åldern 3-12 år. Den sekundära målgruppen är vuxna. Airaksinen & Vilka (2003 s. 38-40) skriver att det är viktigt att ha en specifik, avgränsad målgrupp för att kunna göra en broschyr anpassad till användarna. All information om trafiksäkerhet och fysisk aktivitet har valts med barn i åtanke. Informationen i broschyrerna är ämnad att tilltala barn, men även innehålla några viktiga punkter som föräldrar behöver känna till. Detta examensarbete är en kunskapsbas som skall användas i utformningen av en trafiksäkerhetsbroschyr som sedan ska delas ut åt familjer i

sinskolor runt om i Svenskfinland det kommande året. Broschyren delas även ut till märkesförsäljarna.

Airaksinen & Vilka (2003 s. 26) skriver att det är viktigt att avgränsa examensarbetets ämne så att arbetet inte blir för brett och för att informationen ska vara anpassad till målgruppen. Trafiksäkerhetsbroschyren är baserad på Finlands trafikregler och trafikmärken eftersom broschyrerna delas ut i Finland. Trafikverket och trafikskyddet har fungerat som de främsta informationskällorna vad gäller trafiksäkerhet eftersom de följer Finlands lagar (Liikennevirasto a; Trafikskyddet a). Folkhälsan vill att broschyren skall innehålla trafikregler för fotgängare, cyklister samt säkerhetsanvisningar för personer som åker bil- och kollektivtrafik. Det hälsofrämjande perspektivet begränsas till att huvudsakligen handla om att sporra till mer rörelse, sociala relationer hos familjen och att främja självständighet hos barnen, d.v.s. helhetsperspektivet på hälsa beaktas. Fysisk aktivitet är dock det mest centrala som betonas genom att uppmuntra barn till en vardagsaktiv livsstil, d.v.s. att röra på sig mångsidigt i vardagen enligt rekommendationer för fysisk aktivitet och använda sig av aktiv transport. Med aktiv transport menas att röra på sig (t.ex. att gå eller cykla) på vägen till och från en plats. Idrott har inte inkluderats, t.ex. att delta i ett specifikt träningstillfälle eftersom detta examensarbete behandlar rörelse i trafiken vilket bättre kan kopplas samman med vardagsaktivitet och aktiv transport. Fokus ligger därmed på sambandet mellan barns trafiksäkerhet och vardagsmotion.

7.4 Etik

Etik är en del av alla examensarbeten. Etik innefattar bl.a. respekt för deltagarnas mänskliga rättigheter och andra lagar (Denscombe 2009 s. 193-196). Denscombe lyfter upp två centrala ord: säkerhet och skydd, vilka ska ligga i grunden för all forskning med människor. Forskarna har tystnadsplikt och ska skydda deltagarnas personliga integritet. Författaren skriver att alla deltagare som deltar i en forskning har rätt till sann, öppen information om forskaren och forskningen samt vad deltagandet innebär. Deltagarna väljer själv om de deltar i forskningen eller inte. Dessa delar togs i beaktande i intervjun, eftersom deltagande var frivilligt och anonymt. Tyvärr kan simkoordinatorerna

inte hållas anonyma eftersom deras namn kan listas ut då det endast finns en simkoordinator i varje region, men det informerades de om innan de intervjuades. Ett etiskt examensarbete är även ärligt. Det finns t.ex. inga olagliga plagiat eller felaktig användning av bilder. (Denscombe 2009 s. 193-205) Alla källor som har använts i examensarbetet överlag har hänvisats till och direkta citat har märkts ut.

8 EN HÄLSOFRÄMJANDE TRAFIKSÄKERHETSBROSCHYR

I detta kapitel behandlas det innehåll som är relevant att ha med i en hälsofrämjande trafiksäkerhetsbroschyr. Meningen är att lyfta fram hur barn kan röra sig tryggare i trafiken och samtidigt få hälsovinster. Sedan presenteras en sammanfattning samt ett förslag på broschyrens innehåll.

8.1 Trafikfostran och motivation till en mer fysiskt aktiv livsstil

I dagsläget rör sig barn i lågstadieåldern allt mindre enligt en studie av Hakulinen-Viitanen et al. (2010 s. 53-57, 101-104). Långt ifrån alla barn uppnår den rekommenderade mängden motion för att förebygga sjukdomar, stärka den växande kroppen och må bra (Hakulinen-Viitanen et al. 2010 s. 53-57,101-104; Faskunger 2013 s.31-32). Därför ska broschyren ha en hälsofrämjande synvinkel som sporrar till hälsosamma vanor. Den ska uppmuntra och motivera barn till rörelse eftersom det är en bristvara i dagens samhälle. I broschyren borde barn uppmuntras att röra på sig minst 2 timmar per dag eftersom det är Folkhälsans egna rekommendation (Folkhälsan c).

Scriven (2013 s. 278-279) betonar att det inte är möjligt att i en broschyr lära ut allt om ett ämne, vilket i detta fall är trafiksäkerhet. Broschyren kunde därmed hänvisa till källor så att föräldrarna har möjlighet att söka upp mera information själva. En broschyrs syfte är att väcka uppmärksamhet och höja medvetenhet om ämnet ifråga. Ett av trafiksäkerhetsbroschyrens syften är därför att uppmärksamma barn och deras föräldrar om trafiksäkerhet. Jarlbro (2010 s.13-18) skriver att det är viktigt att broschyrer har ett budskap, utgående från det här arbetet kunde budskapet vara att uppmuntra barn till att röra på sig i trafiken, s.k. aktiv transport. Enligt Scriven ska hälsokommunikation ha ett klart mål och därför är det viktigt att även broschyrens mål är tydligt. Broschyrens mål är förebygga trafikolyckor och uppmuntra barn till fysisk aktivitet. Eftersom broschyren ska vara hälsofrämjande och uppmuntra till en beteendeförändring borde den vara skriven på ett positivt och sporrande sätt, då det är mest effektivt enligt Jarlbro (2010 s.81-87). Scriven (s. 272-274) skriver att texten borde vara lättläst med korta, tydliga meningar samt rikta sig till alla barn och föräldrar, oberoende kön.

Målgruppen i detta examensarbete är barn i åldern 3-12 år som deltar i Folkhälsans simskolverksamhet och märkesförsäljning samt deras föräldrar. Trafikfostran hör till de vuxnas uppgift enligt Trafikskyddet (Liikenneturva e; Liikenneturva g), eftersom barn inte har tillräckligt utvecklad kompetens för att röra sig tryggt i trafiken. Broschyren ska därför rikta sig också till föräldrarna. Piaget (se Crain 2005 s. 120) nämner att barns kognitiva utveckling är lik vuxnas först efter elva års ålder. Trafikskyddet (Liikenneturva g) uppmanar vuxna att anpassa trafikundervisningen till barnens ålder men enligt Piaget (se Crain 2005 s. 120) är det viktigare att anpassa till individens kognitiva utveckling. Trafikskyddet (Liikenneturva e) betonar att daghem, skolor och barnklubbar bär ett visst ansvar för att lära ut trafikvett till barn. Folkhälsans förbund strävar till att uppfylla sitt ansvar eftersom de kommer att dela ut en trafiksäkerhetsbroschyr till simskoledeltagare och märkesförsäljare.

Barn får inte röra sig på egen hand i lika stor utsträckning som tidigare enligt Schoeppe et al. (2014). Många gånger är det föräldrars attityder och oro som hindrar barn att röra sig i trafiken (Mammen et al. 2012 s.7-8). Genom att dela ut en broschyr med central information om trafiksäkerhet samt fysisk aktivitet till vuxna och barn tar Folkhälsan ett steg i rätt riktning för att komma förbi det hindret. Schoeppe et al. skriver att barn behöver en viss rörelsefrihet för att öka möjligheterna för spontan fysisk aktivitet. Barn som får leka utan övervakning i bostadsområdet utvecklar många olika färdigheter bl.a. psykosociala och kognitiva. Schoeppe et al. menar att barns trafikfärdigheter dessutom stärks då de ibland får röra sig i trafiken på egen hand. Mammen et al. skriver att föräldrar som har diskuterat trafiksäkerhet med sina barn känner sig säkrare på att barnen förstår trafikreglerna och hur de ska röra sig i trafiken. Föräldrarna vågar då i större utsträckning låta sina barn cykla eller gå när de ska ta sig någonstans, antingen i sällskap av en vuxen eller på egen hand. Det finns alltså ett stort behov för en broschyr som uppmuntrar barn och föräldrar till att diskutera trafikregler tillsammans. Broschyren kunde innehålla faktarutor med specifik information riktad till föräldrar och andra vuxna.

Trafikskyddet (Liikenneturva e) och Stratton & Watson (2009 s.168) skriver att det är vore bra om vuxna skulle röra på sig tillsammans med barn i trafiken, eftersom det främjar trafiksäkerheten och fysisk aktivitet. En viktig säkerhetsåtgärd som Trafikskyd-

det (Liikenneturva g) rekommenderar är att hålla småbarn i handen och att den vuxna går mellan barnet och vägens mitt. I broschyren kunde vuxna uppmuntras till att röra sig tillsammans med sina barn i trafiken. Trafikskyddet (Liikenneturva i) och Crain (2011 s. 8) skriver att trafikundervisning för barn kräver regelbunden övning i närmiljön för att den nya kunskapen ska bli en vana. Rydqvist & Winroth (2008 s.190) betonar inlärningsmetoden "learning by doing", därför kunde broschyren betona övning på trafikfärdigheterna i trafiken.

Trafikskyddet rekommenderar att vuxna diskuterar trafiksäkerhet tillsammans med barn och motiverar varför trafikregler skall följas m.m. Detta är något som kan lyftas fram i broschyren. Rydqvist & Winroth (2008 s.190) betonar reflektion som en viktig del av inläringen eftersom teorier då kan kombineras med praktisk övning. Enligt Piaget (se Crain 2005 s. 145) är delaktighet en viktig del av inläringen. Det är viktigt att lära ut en sak i taget eftersom för mycket press endast kan försämra inläringen. (Liikenneturva g & Zimmer 2001 s. 81-82). Trafikskyddet (Liikenneturva g; Liikenneturva q) rekommenderar att föräldrar tillsammans med sina barn analyserar och övar på skolvägen genom att göra upp regler och anvisningar. Detta kan vara aktuellt även i samband med simskolevägen, vilket kan lyftas fram som ett tips i broschyren.

Enligt Stratton & Watson (2009 s.168) spelar hela familjen en viktig roll vid en beteendeförändring till hälsosammare och tryggare levnadsvanor. Trafikskyddet (Liikenneturva g) betonar även att vänner attityder till trafikregler påverkar barns trafikbeteendet starkt. Bandura (se Crain 2011 s.205, 219) nämner att barn lär sig mycket genom att observera andra personer. Broschyren borde lyfta fram hur viktigt det är att vuxna föregår med gott exempel, både när det gäller fysisk aktivitet och trafiksäkerhet (Liikenneturva e; Fertman et al. 2013 s. 470-472). Finns familjens stöd är det också större chans att beteendet förändras och att förändringen blir bestående enligt Stratton & Watson. Fertman et al. (2013 s. 470-472) skriver att bra förebilder även kan bidra till att stärka självtilliten hos en individ. Stratton & Watson skriver att det är större chans att barn rör på sig om de har en stark självtillit för fysisk aktivitet. Enligt Faskunger behöver barn känna att de lyckas, eftersom det stärker självtilliten. Barn borde uppmuntras, få beröm och uppleva att fysisk aktivitet är roligt. Broschyren kunde därför uppmuntra barnen till rörelse istället för att fokusera på risker med t.e.x. stillasittande.

Enligt Stratton & Watson (2009 s. 168) är barn inte kognitivt redo att ta emot budskap om hälsofrämjande fysisk aktivitet. Ericsson (2005 s.136) menar att barn borde uppmuntras till att röra på sig genom lek och för att det är roligt. Det ger större effekt än att skriva ut fakta om de hälsovinster som motion ger. Även Faskunger (2013 s.16) skriver att motion och rörelse behöver vara roligt och lätt att implementera i barnens liv. Enligt Jarlbro (2010 s.81-83) accepteras ett budskap lättare om det innehåller enkla, konkreta lösningar och mottagaren känner en möjlighet till kontroll. Därför ska broschyren innehålla tips på lekar som främjar fysisk aktivitet och trafikkunskaper. Rydqvist & Winroth (2008 s.163) betonar dessutom vikten av inre motivation för att få till stånd regelbunden fysisk aktivitet. I broschyren kunde barnen därför uppmuntras till spontan rörelse och lek.

8.2 Aktiv transport i trafiken

Fördelarna med aktiv transport är många (Ericsson 2005 s.110, 131, 136; Shephard 2008 s.752; Faskunger 2013 s.23,31-32; Landsberg et al. 2008 s.742) Den fysiska, psykiska och sociala hälsan stärks. Ericsson (2005 s. 110) diskuterar hur fysiskt aktiva barn presterar bättre i skolan. Om flera barn går och cyklar när de ska ta sig någonstans bidrar det dessutom till mindre koldioxid utsläpp och en bättre miljö (Ericsson 2005 s. 131). Enligt Landsberg et al. (2008 s.742) och Faskunger (2013 s. 23) är det vanligare att en vardagsaktiv livsstil upprätthålls från barndomen till vuxen ålder, än en livsstil som endast innefattar träningspass och specifika idrottsgrenar. Broschyren borde därför betona aktiv transport framför andra sätt att röra sig i trafiken. I samband med rekommendationer för fysisk aktivitet borde även rekommendationer om att minska stillasittandet lyftas fram enligt Statens folkhälsoinstitut (2012), detta kunde tas fram i broschyren. I broschyren kunde miljö- och hälsovinster betonas, framför allt för föräldrarna eftersom de kan ta till sig den sortens information bättre (Crain 2005 s. 120).

Barn kan röra sig som fotgängare, cyklister eller passagerare i bilar eller kollektivtrafik och Folkhälsans förbund önskar att broschyren skall behandla dessa fyra trafikantgrupper. Aktiv transport (gång och cykling) lyfts speciellt mycket fram med tanke på det hälsofrämjande perspektivet. Fotgängare och cyklister uppmuntras till att använda re-

flex, dessutom måste cyklister använda en cykelhjälm och en korrekt utrustad cykel och därför ska dessa säkerhetsutrustningar betonas i broschyren (Liikenneturva a; Liikenneturva k). Trafikskyddet (Liikenneturva a) skriver att en reflex ska vara synlig åt alla håll och den måste användas vid utomhusvistelse i mörker. I intervjuerna som gjordes i det här arbetet kom det fram att simombud anser att kan vara bra att alltid använda reflex i trafiken för ökad synlighet, därför kommer broschyren rekommendera barn att alltid använda reflex i trafiken, oberoende väder eller tid på dygnet. Ett simombud i intervjuerna rekommenderade även färgstarka kläder och huvudbonader som kan bidra till ökad synlighet i trafiken, vilket kan tipsas om i broschyren. Trafikskyddet (Liikenneturva k) skriver att en cykelhjälm ska sitta stadigt på huvudet med en hakrem (så att 1-2 fingrar ryms mellan). En cykels olika delar: lampan, kedjan, bromsarna och växlarerna som Trafikskyddet (Liikenneturva l) rekommenderar att cykeln gärna ska kontrolleras före en cykeltur. De råder också cyklister att reservera extra tid till cykelturen vid dåligt vägförhållande, t.ex. under halt vinterförhållande. Dessa tips kan komma fram i broschyren för att främja en säkrare cykeltur. Vuxna behöver enligt Trafikskyddet (Liikenneturva j) veta att de får transportera två barn som är under sex år gamla på en cykel. En 15-åring får dock endast transportera ett barn under tio år. Detta kan vara bra att lyfta fram i broschyrerna så att alla vuxna är medvetna om och följer trafiklagen.

Att åka bil eller kollektivtrafik t.ex. buss eller taxi är vanligt, även om förflyttningen är under 3km (Liikennevirasto c). Det vore bra om föräldrar uppmärksammades över sambandet mellan att fler väljer att gå eller cykla och en minskad bilmängd kring t.ex. simstranden. Enligt Mammen et al. (2012 s.7-8) minskar risken för olyckor om färre bilar är i rörelse. Med färre bilar i rörelse ökar dessutom möjligheterna för barn att få röra sig till fots eller med cykel. Broschyren kunde uppmuntra föräldrar till att genom sina handlingar skapa en tryggare miljö. Lee & Tudor-Locke (2005 s.214-215) nämner att samåkning kan vara en bra idé vid långa avstånd eller om hårt trafikerade vägar måste korsas för att minska bilmängden kring skolan eller simskolan, vilket också kom fram i intervjuerna som gjorde i det här arbetet. I de fall där avstånd och miljö tillåter cykling och gång som transportmedel kunde en så kallad "aktiv skolbuss" vara ett bra alternativ eftersom det främjar fysisk aktivitet samtidigt som vuxna lär barn trafikregler (Liikenneturva d; Ericsson 2005 s.130). Speciellt om det är små barn som ska röra sig

eller föräldrarna av olika anledningar inte vill släppa iväg barnen helt ensamma. I broschyren kunde det finnas tipsrutor med information om samåkning och aktiv skolbuss.

8.3 Relevanta trafikregler

Trafikregler är något barn anser att behövs i trafiken och de ger barn en möjlighet till känsla av empowerment (Heinämäki & Juntunen 1999 s. 62-70; Rydqvist & Winroth 2008 s.250). Trafikskyddet (Liikenneturva b) rekommenderar att personer som går eller cyklar borde kunna trafikregler och trafikmärken, speciellt om var de får röra sig samt hur de skall korsa en väg. Därför ska broschyren innehålla bilder på trafikmärken och beskrivningar av trafikregler.

Eftersom broschyren skall delas ut i Finland har detta arbete Finlands trafikregler och säkerhetsriktlinjer som utgångspunkt. Relevanta trafikmärken enligt Trafikskyddet är anvisningsmärken, förbudsmärken och märken som visar väjningsplikt. (Liikenneturva b) Dessa typer av trafikmärken kunde komma fram i broschyren. Några trafikregler som Trafikskyddet (Liikenneturva b s. 4-5, 11) lyfter fram är att fotgängare ska gå längs vänster sida av körbanan medan cyklister cyklar längs höger sida av körbanan. Finns det gång- eller cykelbanor ska de användas i första hand. Trafikskyddet skriver att barn under tolv år får cykla på trottoaren. Dessa trafikregler ska ingå i broschyren så barn kan röra sig korrekt i trafiken och ha kunskap nog att följa lagen. Trafikskyddet (Liikenneturva g; Liikenneturva o) uppmuntrar vuxna att lära barn känna igen en backande bil, vilket kan vara ett bra säkerhetsråd för föräldrarna att lära sina barn eftersom bilförare kan ha svårt att se små barn ifall de står bakom bilen.

Trafikskyddet nämner tre viktiga ord: ”stanna, titta och hör”. Dessa är riktlinjer som borde följas av alla som rör sig i trafiken, trots det anser vissa barn att det är onödigt stanna före de korsar en väg. (Liikenneturva n; Heinämäki & Juntunen 1999 s. 62-70) Enligt Trafikskyddet (Liikenneturva b s.7; Liikenneturva; Liikenneturva c) och Folkhälsan (2013 s. 20) är det viktigt att använda skyddsvägar om de finns i närheten, om det inte finns en skyddsväg i närheten uppmanas barn att välja en plats med god sikt.

Vid en sådan situation har barnen väjningsplikt för bilar. Om det kommer en bil ska barn bedöma bilens avstånd och säkerheten att korsa vägen men som tidigare nämndes av Trafikskyddet så kan avstånds- och hastighetsbedömning vara svårt för barn (Liikenneturva b s. 7; Liikenneturva g). Barn ska snabbt gå över skyddsvägen eller leda över cykeln eftersom Folkhälsan understryker att ett övergångsställe inte är någon plats för lek. Alla dessa trafikregler och riktlinjer ska komma fram i broschyren eftersom korsandet av en väg är en av de mest riskfyllda platserna för barn (Liikenneturva g; Liikenneturva h). I broschyren kommer ordet skyddsväg ersättas med övergångsställe eftersom Folkhälsan tycker att skyddsväg är ett missvisande ord (Folkhälsan d).

Korsningar är en annan besvärlig plats för fotgängare och cyklister (Liikenneturva b s. 8- 11). Trafikskyddet skriver att cyklister har väjningsplikt för trafikanter som kommer från höger, men om det finns ett trafikmärke som visar väjningsplikt betyder det att cyklisten ska ge förkörsrätt för trafikanter som kommer från både höger och vänster. Trafikskyddet skriver även att cyklister som cyklar längs en cykelbana och kommer till en skyddsväg har väjningsplikt för övriga trafikanter som kommer från höger eller vänster. Vid sväng har cyklister också väjningsplikt. Alla ovan nämnda regler är väsentliga att ta upp i broschyren då broschyren uppmuntrar barn till aktiv transport och trafiksäkerhet.

8.4 Barn som rör sig med bil eller kollektivtrafik

I intervjuerna som gjordes i det här arbetet kom det fram att det inte alltid är möjligt för simskolebarnen att gå eller cykla, många gånger är vägen för lång. Om barnen åker bil borde rätt säkerhetsutrustning användas. Bälte ska enligt trafiklagen användas i alla fordon (om det finns) och av alla personer i fordonet. Vuxna ska kontrollera att barnen använder bälte (Liikenneturva m; Pöysti 2012 s.8). Detta borde komma fram i broschyren eftersom användningen av bälte kan minska skador vid trafikolyckor (Liikenneturva m). Barnbilstol är en annan säkerhetsutrustning som Trafikskyddet (Liikenneturva f) nämner att ska användas i fordon, oberoende bil, paketbil eller taxi, om ett barn är kortare än 135cm. Trafikskyddet (Liikenneturva f) rekommenderar även att barn under 140cm sitter på baksätet eftersom krockkudden kan skada små barn vid en olycka. Eftersom barn oftast skadas i trafikolyckor som bilpassagerare så är det viktigt att bro-

schyren betonar dessa grundregler för en säkrare bilfärd för barn (Liikenneturva h). För en bekvämare bilfärd rekommenderar Trafikskyddet (Liikenneutra o; Liikenneturva p) att bilfärden ska innehålla regelbundna pauser och barnen kan gärna ha någon sysselsättning eller lek i bilen. Tips på lekar i bilen, gärna där hela kroppen aktiveras (utan att störa chauffören) kunde finnas med i broschyren. Trafikskyddet (Liikenneturva m) skriver att barn som åker bil är på vårdnadshavarens eller skötarens ansvar. Om han/hon inte är med i bilen så faller ansvaret på chauffören. Denna information kommer att finnas i broschyren eftersom Folkhälsans förbund samt ett simombud i intervjuerna som gjordes i det här arbete, hade önskat att broschyren skulle ta upp ansvarsfrågor. Försäkringar i samband med Folkhälsans verksamhet borde finnas med i broschyren då Förbundet och ett simombud också önskade information om det.

I intervjuerna som gjordes i det här arbetet kom det fram att vissa simskolor i Österbotten ordnar busstransport till simskolan. Det kom även fram att det har förekommit trafikolyckor då barn har korsat vägen efter att ha stigit av en buss, vilket tyvärr är en vanlig trafikolyckssituation bland barn (Liikenneturva n). Det som bör betonas mest enligt Trafikskyddet är avstigningen. Barn skall raskt stiga av bussen och inte korsa vägen förrän bussen har åkt i väg och sikten är klar, därför ska trafikregler och anvisningar kring korsandet av en väg komma fram i broschyren. Trafikskyddet (Liikenneturva c; Liikenneturva n) uppmuntrar barn att inte korsa vägen i onödan och framför allt inte utanför övergångsställen vilket kan rekommenderas i broschyren eftersom det ofta sker trafikolyckor med barn vid sådana situationer. Trafikskyddet (Liikenneturva n) lyfter upp hur barn skall handla då de rör sig med kollektivtrafik, t.ex. inte springa mot en buss i rörelse, artigt släppa in seniorer i bussen först och ge dem företräde till en sittplats, artigt hälsa på chauffören samt sitta på en sittplats med fastspänt bälte om det finns. Dessa saker kan vara bra att barn lär sig och kan ingå i broschyren för en trevligare och tryggare bussfärd.

8.5 Förslag på utformning av broschyr

Hälsofrämjande broschyr:

- Budskap: Barn borde uppmuntras till mera rörelse
- Positiv, uppmuntrande text som är lättläst
- Bilder
- Rutor med stjärnor som barnen får färglägga om de exempelvis har övat på trafikfärdigheter eller har sett över sin säkerhetsutrustning (checklista)

Trafiksäkerhet:

- Trafikregler, information om:
 - o var fotgängare och cyklister får röra sig
 - o hur en väg ska korsas
- Exempel på trafikmärken
 - o skyddsväg
 - o cykel- och gångväg
 - o förbjudet för fotgängare och cyklister
 - o väjningstriangel
- Trafikanvisningar
 - o fotgängare och cyklister
 - alltid reflexväst, året runt
 - färgglada kläder
 - alltid cykelhjälm
 - o bilpassagerare
 - alltid bälte (+ barnstol)
 - sitta på baksätet
 - o kollektivtrafik
 - inte springa mot en buss i rörelse
 - inte korsa en väg direkt framför/bakom buss

Vuxnas ansvar → Barn är på vuxnas ansvar

- ”Se hit vuxna”- rutor i broschyren
- Ansvarsfrågan
- Folkhälsans försäkringar
- Trafikfostran (vad, hur och varför)
- Förebild
- Barn under 12 år ska gärna röra sig i trafiken tillsammans med en vuxen med tanke på säkerheten, men det är även viktigt att barn får röra sig på egen hand i trygga miljöer

Fysisk aktivitet:

- Minst 2 timmar fysisk aktivitet/dag
- Aktiv transport
- Utforska omgivningarna, testa olika rutter
- ”Aktiv simskolebuss”
- Lekar som ökar kunskapen om trafiksäkerhet och säkerhetsutrustning samt bidrar till fysisk aktivitet (inte i trafiken)
- Aktiviteter till bilfärd + betona pauser under långa bilfärder

9 DISKUSSION

I det här kapitlet behandlas resultatdiskussion, metoddiskussion och diskussion kring egen inläring. Det är viktigt att vi självkritiskt granskar vårt arbete och hittar styrkor och svagheter i det. Vi diskuterar om vi har svarat på frågeställningarna samt arbetets nytta och framtida vidare forskning.

9.1 Resultatdiskussion

Syftet med det här examensarbetet var att göra en kunskapsbas för en hälsofrämjande trafiksäkerhetsbroschyr som lyfter upp vikten av fysisk aktivitet. Folkhälsans förbund arbetar med hälsofrämjande verksamhet vilket gjorde att det kändes naturligt att göra kunskapsbasen till trafiksäkerhetsbroschyren hälsofrämjande. Dessutom passade det oss bra då vi studerar idrott och hälsopromotion. Det hälsofrämjande perspektivet i kunskapsbasen betonades mest i form av uppmuntran till mera fysisk aktivitet. Eftersom den ena frågeställningen var "Hur kan broschyren utformas ur ett hälsofrämjande perspektiv?" så kunde det holistiska perspektivet på hälsa (psykiskt, fysiskt, socialt och andligt) ha tagits mera i beaktande. Psykisk och social hälsa berördes i arbetet, men överlag fick de psykiska, sociala och fram för allt andliga delarna av hälsan inte lika mycket plats som den fysiska i det här arbetet. Vi kunde möjligen ha omformulerat frågeställningen för att avgränsa den mera. Samtidigt var det bra att avgränsa informationsinsamlingen till att huvudsakligen gälla fysisk aktivitet och den fysiska hälsan eftersom arbetet annars kunde ha blivit för omfattande.

Trafiksäkerhet var det mest väsentliga i broschyren eftersom det var Folkhälsans förbunds huvudsakliga beställning. Trafiksäkerhet var ett ganska nytt ämnesområde för oss. Vi är båda vuxna och har körkort så vi känner till de flesta trafikregler, men vi har aldrig tidigare fördjupat oss i trafiksäkerhet för barn. Vi kände oss inte tillräckligt kunskapsrika att använda många olika källor i trafikkapitlet eftersom vi ville vara säkra på att vi följde Finlands lag. Detta kan ses som en svaghet, då vi till största del använde Trafikskyddets hemsida som källa. I det här arbetet tog också ett hälsofrämjande perspektiv på broschyrtext i beaktande. Texten borde vara uppmuntrande och ha ett tydligt budskap om aktiv livsstil. Det kan vara en utmaning att skriva positivt utan "pekfinger" då det

handlar om lagar och regler som alla måste följa. Detta var något som vi fick funderade mycket på då vi tillsammans med Folkhälsans förbund skrev texten till broschyren.

Den andra frågeställningen lød: ”Vad är centralt att lyfta fram i en trafiksäkerhetsbroschyr riktad till barn som deltar i simskolor eller märkesförsäljning och deras föräldrar?”. Kunskapsbasen skulle innehålla de mest väsentliga trafikreglerna och säkerhetsanvisningarna enligt beställningen från Folkhälsans förbund. Vi anser att den gör det, åtminstone utifrån den kunskap vi har samlat på oss. På Folkhälsans förbund finns även en viss kunskap om trafikregler och trafiksäkerhet så denna kunskap drogs självklart till nytta vid skapandet av kunskapsbasen. Det var svårt att veta vilka trafikregler som var viktigast eftersom alla trafikregler är viktiga och har en betydelse. Förstås kan andra vara av annan åsikt om kunskapsbasen är ”fullständig”, men med tanke på målgruppen och beställaren så anser vi att vi har fått med det mest väsentliga. Vi var tillsammans med beställaren ense om att anvisningar över hur barn ska korsa en väg var den mest betydande trafiksäkerhetsanvisningen, eftersom det har skett trafikolyckor vid sådana situationer. Som Scriven (2013 s.278-279) skriver kan en broschyr inte lära ut allting om ett ämne och därför föreslår vi att man kan hänvisa till Trafikskyddets hemsida i broschyren så att föräldrarna kan ta reda på mera vid behov.

De vuxnas ansvar kom upp redan i beställningen och under informationsinsamlingen blev det allt tydligare att vuxna har ett stort ansvar då det kommer till barn och deras säkerhet i trafiken. Detta var viktigt att betona samt deras betydelse i barns trafikfostran. Broschyren kunde innehålla tips på vad vuxna ska tänka på då de lär ut trafikregler samt betona att vuxna är förebilder för barn. Det var intressant att se att det finns ett samband mellan att vuxna lär ut trafikregler till barn och en större chans till att barn får röra sig i trafiken på egen hand. Detta bevisar att trafikfostran är väsentligt för att barn ska ha möjlighet röra på sig självständigt. Allt handlar om trygghetskänsla hos föräldrarna. Att göra föräldrar medvetna om att de kan skapa tryggare miljöer genom att samåka eller använda aktiv transport till simskolor kan förhoppningsvis motivera flera familjer att gå eller cykla till simskolan, eller samåka. I beställningen samt i intervjuerna som gjordes i det här arbetet kom det fram att ansvarsfrågor och försäkringar var något som gärna skulle tas upp i Folkhälsans broschyr.

Att barn rör på sig för lite med tanke på rekommendationerna för fysisk aktivitet borde uppmärksammas och därför finns motiv att främja fysisk aktivitet i broschyren. Att kombinera trafiksäkerhet och fysisk aktivitet hos barn var dock lättare sagt än gjort. Folkhälsan (2013 s.20) betonar säkerhet, d.v.s. att trafiken inte är någon plats för lek, vilket vi håller med om. Aktiv transport betonades därmed mest i kunskapsbasen eftersom lek inte får uppmuntras i trafiken. Aktiv transport har fler positiva följder, både för hälsan och miljön. Broschyren kan därför ha också positiva effekter på miljön. Idén om "aktiv skolbuss" är bra eftersom den kombinerar båda delarna i detta examensarbete: trafiksäkerhet och fysisk aktivitet. Denna idé kan vara lämplig vid simskolor, t.ex. i tätorter där många barn ska till och från simskolan samtidigt och föräldrarna kan turas om att vara "chaufför". För att motivera barn till fysisk aktivitet krävs också lek och skoj (bl.a. Ericsson 2005 s.136). Därför lades lekar till i broschyren, t.ex. lekar som främjar trafiksäkerhet som leks utanför trafikmiljön och aktivitetslekar i bilen. Det var dock en utmaning att komma på passliga lekar, framförallt aktivitetslekar i bilen eftersom vi vill främja rörelse men samtidigt inte orsaka ströningar under bilfärden.

I helhet så anser vi att resultatet i kunskapsbasen följer syftets riktlinjer och besvarar frågeställningarna. Det finns svagheter i bl.a. perspektivet hälsofrämjande och ensidigheten med Trafikskyddet som källa. Styrkorna är dock en väldigt informativ bakgrund om trafiksäkerhet och fysisk aktivitet hos barn som kunde användas vid skapandet av en hälsofrämjande trafiksäkerhetsbroschyr för Folkhälsans simskoledeltagare och märkesförsäljare samt deras föräldrar.

9.2 Metoddiskussion

Airaksinen & Vilkkas (2003) modell för ett funktionellt arbete har varit vår utgångspunkt och den har kompletterats med Carlströms & Carlström Hagmans (2011 s.116) arbetsprocessmodell för att kunna beskriva samband mellan olika faser. Vi gjorde dock ett fel då vi lämnade beskrivningen av metoddelen till ganska sent i examensarbetsprocessen. Detta berodde på att det tog en ganska lång tid före arbetets design och struktur definierades. Arbetet var till en början ett produktutvecklingsarbete men eftersom Folk-

hälsan hade en ganska klar bild av vad broschyren skulle innehålla så gjorde det att vår insats i produkten var för liten med tanke på ett produktutvecklingsarbete. Arbetet blev därmed ett utvecklingsarbete.

Vi ville ha en beställare eftersom vi hade fått höra av andra studerande att ett beställningsarbete oftast har ett tydligt mål och tidtabell. Samarbetet gav mycket arbetslivserfarenhet. Att ha en beställare gav ett bra stöd även om det innebar en extra utmaning då en andra part involverades, t.ex. att förstå varandras tankar. Folkhälsans förbund kontaktades eftersom det är en intressant arbetsplats som arbetar med hälsofrämjande verksamhet. Efter att hört om beställningen i november år 2013 så körde arbetsprocessen igång. Målgruppen var redan avgränsad i beställningen vilket gjorde att arbetet inte behövde avgränsas ytterligare.

En plan utarbetades men det visade sig i efterhand att vi hade varit lite väl ivriga och inte planerat och funderat ut allt aspekter i arbetet. Detta är något som Carlström & Carlström Hagman (2011 s. 112) varnar för. Detta kan också vara orsaken till svårigheterna att definiera arbetet då det inte funderades så mycket på i början av processen. Det var en fördel att vår handledare på Arcada hade erfarenhet från Folkhälsans förbund vilket gjorde att hon hade kunskap om vår situation och samtidigt även beställarens förväntningar.

Datainsamlingen har skett mångsidigt genom litteratur, sökningar i databaser och en egen intervjustudie vilket har gett examensarbete en mångsidig variation av källor. Intervjuerna var av betydelse för att kunna göra kunskapsbasen mer specifik för målgruppen. Det som kanske saknas är egentliga teorier eftersom källorna mest är individer som har sammanfattat många olika teorier i en egen teori. All information från datainsamlingarna gav dock ett bra, mångsidigt resultat som kan användas vid skapandet av den hälsofrämjande trafiksäkerhetsbroschyren.

Carlström & Carlström Hagman (2011 s. 115-116) hade en extra fas i sin arbetsmodell efter utvärdering: konsekvenser. Det är något som tyvärr inte hinner tas med i detta examensarbete då vi inte hinner utvärdera broschyrens effekt på målgruppen eftersom det

kommer att ta över ett år innan hela målgruppen har fått den. Detta är dock något som skulle vara väldigt intressant att veta och en annan studerande kan gärna få använda denna idé i sitt examensarbete om det låter intressant.

Etiken har tagits i beaktande, vilket kom upp i metod kapitlet. All information i detta arbete är skriven utgående från pålitliga källor. Alla källor som har använts i examensarbetet har vi hänvisat till på korrekt sätt. Vi har inte plagierat något från tidigare skapade broschyrer eller andra källor även om vi under informationssökningsstadiet gick igenom flertalet broschyrer, dels Folkhälsans och dels från andra utgivare. Om en broschyr har använts som källa, har vi gjort en korrekt källhänvisning. Det är viktigt att trafikregler inte skrivs ut på ett missvisande sätt i broschyren. Den får inte uppmana någon att bryta mot finska trafikregler och på grund av detta har vi fördjupat oss i ämnet och använt bara säkra källor med finländskt ursprung. En viktig del av etiken är att ta i beaktande beställarens önskemål. Vi kom med resultat och förslag på broschyrens innehåll men beställaren kunde besluta om hur den slutliga broschyren skulle bli.

9.3 Egen inlärning

Det har varit en lärorik utmaning att skriva det här examensarbetet. Vi har fördjupat våra kunskaper i ämnena trafiksäkerhet och fysisk aktivitet med tanke på barn. Mest lärorik har själva processen varit. Informationssökningen och skrivandet av arbetet har krävt mycket kreativitet, självständighet och tålamod. Arbetets ramar har ändrats under processens gång. Ett utvecklingsarbete har en ganska öppen metodik, utan exakta direktiv, d.v.s. det handlar om att utveckla något. Det tog länge för oss att greppa detta examensarbete och förstå vad som är väsentligt att ha med i arbetet.

Att få vara med och skapa en broschyr är något som har gett mycket arbetserfarenhet. Vi är stolta och glada över att få möjligheten att kunna påverka barns liv på ett positivt sätt. Vår kunskapsbas inspirerar förhoppnings också andra att göra en hälsofrämjande trafiksäkerhetsbroschyr eller att få in en hälsofrämjande synvinkel i andra slags broschyrer. Vi hoppas att flera människor skulle få in det hälsofrämjande perspektivet i vardagen. En idrottsinstruktörs arbetsuppgifter behöver inte bara handla om att leda

gymnastik. Med tanke på att vårt utbildningsprogram heter idrott och hälsopromotion kan vi även arbeta med mera teoretisk hälsofrämjande verksamhet. En hälsopromotör kan jobba inom många olika områden i mångprofessionella team för att det hälsofrämjande perspektivet ska få en bestående position i samhället. T.ex. kan en hälsopromotör vara med i ett team som arbetar med att skapa en hälsofrämjande trafiksäkerhetsbroschyr, vilket vi har gjort i detta arbete.

Denna kunskapsbas kunde ännu utvecklas, vilket vi nämnde tidigare. Man kan exempelvis lyfta fram de psykiska och sociala följderna av fysiskt aktivitet ännu mera. Trafiksäkerhetsbroschyren kan exempelvis inrikta sig på bara fotgängare som trafikantgrupp och då ha plats för att även ta i beaktande även rullskridsko- och skateboardåkare. En hälsofrämjande trafiksäkerhetsbroschyr kan göras på många olika sätt, helt beroende på målgrupp, avgränsning och syfte. Huvudsaken i det här arbetet är att vi är nöjda med sättet vi har valt att göra det på.

10 KÄLLOR

- Ahonen, Jarmo & Huovinen, Maarit. 2001, *Kävelemällä terveyttä*, Helsinki: Werner Söderström Osakeyhtiö, 144s.
- Airaksinen, Tiina & Vilkkä, Hanna. 2003, *Toiminnallinen opinnäytetyö*, Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi, 168s.
- Andersen, Lars; Harro, Maarike; Anderssen, Sigmund; Brage, Søren; Ekelund, Ulf; Froberg, Karsten & Sardinha, Luis. 2006, Physical activity and clustered cardiovascular risk in children: a cross-sectional study (The European Youth Heart Study), *Lancet*, vol 368 nr 9532, s.299-304. Tillgänglig: Ebsco Academic Search Elite. Hämtad 14.1.2014
- Carlström, Inge & Carlström Hagman, Lena-Pia. 2011, *Metodik för utvecklingsarbete och utvärdering*, Lund: Studentlitteratur AB, 447s.
- Crain, William. 2011, *Theories of development Concepts and applications*, 6 uppl., Pearson Education, 432s.
- Denscombe, Martyn. 2009, *Forskningshandboken-för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*, Lund: Studentlitteratur AB, 445s.
- Ericsson, Ingegerd. 2005, *Rör dig, lär dig*, Stockholm: SISU Idrottsböcker, 190 s.
- Faskunger, Johan. 2013, *Fysisk aktivitet och folkhälsa*, Lund: Studentlitteratur, 255 s.
- Fertman, Carl I; Kane, Irene; McConnaha, Wendell R; Nagle, Elizabeth F; Rabin, Bruce S & Robertson, Robert J. 2013 *Self-efficacy and enjoyment of middle school children performing the progressive aerobic cardiovascular endurance run(PACER) Perceptual & Motor Skills*, vol.117 nr. 2 s. 470-483 Tillgänglig: SportDiscus Hämtad 31.1.2012
- Folkhälsan. 2013, *Fem skolor-många vägar- Kartläggning av barns skolväg på fem orter i Svenskfinland 2013*, 23s.
- Folkhälsan. 2014, *Simhandbok 2014*, 56s.
- Folkhälsan a. *Folkhälsans handbok del 1*. 2012. Tillgänglig: http://folkhalsan.fi/Documents/Material_Intranat/Verksamhetsutveckling/sa_har_jobbar_vi/FH%20handbok%20gemensam%20del.pdf 12s. Hämtad 22.1.2014
- Folkhälsan b. *Vår organisation*. Tillgänglig: <http://folkhalsan.fi/startsidea/Om-oss/Folkhalsans-organisation/> Hämtad 22.1.2014
- Folkhälsan c. *Motion för barn*. Tillgänglig: <http://www.folkhalsan.fi/startsidea/Var-verksamhet/Ma-bra/Motion--rorelse/Motion-for-barn/> Hämtad 14.4.2014

- Folkhälsan d. *Tryggt i trafiken*. Tillgänglig: <http://www.folkhalsan.fi/Web/Apps/News/NewsItem.aspx?id=9489&item=14700>
Hämtad 15.4.2014
- Folkhälsan e. *Folkhälsans förbund*. Tillgänglig: <http://folkhalsan.fi/startsidea/Om-oss/Folkhalsans-organisation/Folkhalsans-forbund1/> Hämtad 17.4.2014
- Folkhälsan f. *Majblomman hjälper barn*. Tillgänglig: <http://www.folkhalsan.fi/startsidea/Aktuellt/Majblomman1/> Hämtad 17.4.2014
- Folkhälsan g. *Luciamärket*. Tillgänglig: <http://www.folkhalsan.fi/startsidea/Aktuellt/Lucia/Luciamarket/> Hämtad 17.4.2014
- Folkhälsan h. *Kartläggning av barns skolväg*. Tillgänglig: <http://www.folkhalsan.fi/startsidea/Var-verksamhet/Ung-och-skola/Trafik/> Hämtad 17.4.2014
- Hakulinen-Viitanen, Tuovi; Kaikkonen, Risto; Koponen, Päivikki; Laatikainen, Tiina; Mäki, Päivi; Ovaskainen, Marja-Leena; Sippola, Risto; Virtanen, Suvi & LATE-arbetsgruppen (red.). 2010, *Lasten terveys – LATE-tutkimuksen perustulokset lasten kasvusta, kehityksestä, terveydestä, terveystottumuksista ja kasvu ympäristöstä*, Institutet för hälsa och välfärd. Tillgänglig: <http://www.thl.fi/thl-client/pdfs/3ebde5ad-1be7-4268-9167-df23095fca33> Hämtad 20.1.2014
- Heinonen, Matti. 2007, *Päiväkotilasten turvalaitteiden käyttö vuosina 2004 ja 2006* Helsinki: Liikenneturva 39s. tillgänglig: http://liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tutkimukset/2007_paivakotilaisten_turvalaitteet.pdf Hämtad 21.1.2014
- Heinämäki, Ulla & Juntunen, Sanna, 1999: *Toisluokkalainen lapsi liikenteessä Tutkimus toisluokkalaisten lasten liikennekäyttäytymisestä ja – käsityksistä sekä liikenne asenteista ja – tiedoista*, Examensarbete, Jyväskylä: Jyväskylä yliopisto. 125s.
- Helsingin kaupunki; Nuori Suomi; Olympiakomitea; Opetusministeriö; Suomen Kuntoliikuntaliitto & Suomen Liikunta ja Urheilu. 2010 *Kansallinen Liikuntatutkimus 2009-2010- Lapset ja nuoret* SLU julkaisusarjat, vol. 7 s.18 Tillgänglig: http://nuorisuomi.fi/files/nslehti/Uutiskuvat/100422_liikuntatutkimus_2009-2010_lapset_ja_nuoret_urheiluvaki.pdf Hämtad 20.1.2014
- Hendy, Teresa B. 2000, *Jungle Gym or Brain Gym. Playgrounds Can Improve Academic Readiness*. *Parks and Recreation*, Vol. 35, nr. 6, s. 84–91 Tillgänglig: Ebsco Academic Search Elite. Hämtad 14.4.2014
- Huang J S. 2009 *The role of primary care in promoting children's physical activity* British Journal of Sports Medicine, vol.42 nr. 1 s. 19-21 Tillgänglig: SportDiscus Hämtad 31.1.2014
- Jarlbrog, Gunilla. 2010, *Hälsokommunikation - en introduktion*, 3 uppl., Lund: Studentlitteratur AB, 152s.

- Landsberg, B; Plachta-Danielzik S; Much, D; Johannsen, M; Lande, D & Müller MJ. 2008, Associations between active commuting to school, fat mass and lifestyle factors in adolescents: the Kiel Obesity Prevention Study (KOPS), *European Journal of Clinical Nutrition*, Vol. 62, nr. 6, s.739-747 Tillgänglig: Ebsco Academic Search Elite. Hämtad 16.4.2014
- Lee, Sarah & Tudor-Locke, Catrine. 2005, Active versus passive commuting to school: what children say, *American Journal of Health Studies*, Vol.20, nr.3, s.212-218 Tillgänglig: Ebsco Academic Search Elite. Hämtad 17.4.2014
- Liikenneturva a. *Heijastin*, Tillgänglig: <http://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/jalankulkijat/heijastin> Hämtad 16.1.2014
- Liikenneturva b. *Jalan ja pyörällä*. Tillgänglig: http://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Materiaalit/jalan_ja_pyoralla.pdf 19s. Hämtad 26.1.2014
- Liikenneturva c. *Jalankulkijat*, Tillgänglig: <http://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/jalankulkijat/heijastin> Hämtad 16.1.2014
- Liikenneturva d. *Kävelevä koulubussi*, Tillgänglig: <http://www.liikenneturva.fi/fi/erikaisena/lapset-0-14/kaveleva-koulubussi> Hämtad 13.1.2014
- Liikenneturva e. *Lapset (0-14)*. Tillgänglig: <http://www.liikenneturva.fi/fi/erikaisena/lapset-0-14> Hämtad 7.1.2014
- Liikenneturva f. *Lapsi autossa*. Tillgänglig: <http://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/autoilijat/lapsi-autossa> Hämtad 13.1.2014
- Liikenneturva g. *Lapsi eri-ikäisenä*. Tillgänglig: <http://www.liikenneturva.fi/fi/erikaisena/lapset-0-14/lapsi-erikaisena> Hämtad 7.1.2014
- Liikenneturva h. *Lasten henkilövahingot tieliikenteessä*. 2013. Tillgänglig: http://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/tilastokatsaus_lapset.pdf Hämtad 4.1.2013
- Liikenneturva i. *Liikennekasvatus*. Tillgänglig: <http://www.liikenneturva.fi/fi/opettajille/liikennekasvatus> Hämtad 11.1.2014
- Liikenneturva j. *Pyöräilijät*. Tillgänglig: <http://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/pyorailijat> Hämtad 16.1.2014
- Liikenneturva k. *Pyöräilykypärä*. Tillgänglig: <http://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/pyorailijat/pyorailykypara> Hämtad 16.1.2014

- Liikenneturva l. *Talvipyöräily*. Tillgänglig:
<http://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/pyorailijat/talvipyoraily> Hämtad 16.1.2014
- Liikenneturva m. *Turvavyö*. Tillgänglig:
<http://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/autoilijat/turvavyo> Hämtad 13.1.2014
- Liikenneturva n. *Turvallisesti joukkoliikenteessä ja koulukuljetuksissa – Opettajan aineisto*. Tillgänglig:
http://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Opettajille/Turvallisesti_joukkoliikenteessa_ja_koulukuljetuksissa.pdf Hämtad 14.1.2014
- Liikenneturva o. *Vinkkejä vanhemmalle*. Tillgänglig: <http://www.liikenneturva.fi/fi/erikaisena/lapset-0-14/vinkkejä-vanhemmalle> Hämtad 14.1.2014
- Liikenneturva p. *Väsymys*. Tillgänglig:
<https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/ennakointi/vasymys> Hämtad 15.4.2014
- Liikenneturva q. *Liikenneturvallisuussuunnitelma*. Tillgänglig:
<http://www.liikenneturva.fi/fi/opettajille/liikennekasvatus/liikenneturvallisuussuunnitelma> Hämtad 11.1.2014
- Liikenneturva, Liikenne ja matkailu, Suomen virallinen tilasto & Tilastokeskus ”*Tieliikenneonnettomuudet 2012*” 2uppl. 74s. publicerad 2013 Tillgänglig:
http://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tieliikenneonnettomuudet_2012.pdf Hämtad 13.1.2014
- Liikennevirasto a. *Hallinnonala*. Tillgänglig:
<http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/hallinnonala> Hämtad 18.1.2014
- Liikennevirasto b. *Kävely ja pyöräily*. Tillgänglig:
http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikenneverkko/liikennejarjestelma/henkiloliikenne/kavely_pyoraily Hämtad 15.4.2014
- Liikennevirast & Pyöräilykuntien verkosto ry. *Pyöräily*. Tillgänglig:
<http://www.kulkulaari.fi/fi/pyoraily> Hämtad 15.4.2014
- Mammen, George; Faulkner, Guy; Buliung, Ron & Lay, Jennifer. 2012, Understanding the drive to escort: a cross-sectional analysis examining parental attitudes towards children's school travel and independent mobility, *BioMed Central Public Health*, vol. 862 nr 12, s.7-8. Tillgänglig: Ebsco Academic Search Elite. Hämtad 26.1.2014
- Medin, Jennie & Alexanderson, Kristina. 2000, *Begreppen hälsa och hälsofrämjande – en litteraturstudie*, Lund: Studentlitteratur, 180 s.

- Mårtensson, Fredrika & Kylin, Maria. 2011, Stad för barn i farten *Miljöforskning*. Tillgänglig: <http://miljoforskning.formas.se/sv/Nummer/Oktober-2011/Innehall/Temaartiklar/Stad-for-barn-i-farten/> Hämtad: 14.4.2014
- Pöysti, Leena. 2012, *Turvavyön käyttö ja käyttämättömyys vuosina 2008 ja 2011. Kansalaisten mielipiteitä ja käsityksiä turvavyöstä*. Helsinki: Liikenneturva 21s. tillgänglig: http://liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tutkimukset/2011_turvavyon_kaytto.pdf Hämtad 21.1.2014
- Rydqvist, Lars-Göran & Winroth, Jan. 2008, *Hälsa & Hälsopromotion- med fokus på individ-, grupp- och organisationsnivå*, Stockholm: SISU Idrottsböcker, 288 s.
- Salmon, Jo. 2010, Factors in youth physical activity participation: From psychological aspects to environmental correlates, *Research in Sport Medicine*, vol. 13 nr 1 s. 26-36 Tillgänglig: SportDiscus Hämtad 31.1.2014
- Schoeppe, Stephanie; Duncan, Mitch; Badland, Hannah; Oliver, Melody & Browne, Matthew. 2014, Associations between children's independent mobility and physical activity, *BMC Public Health*, Vol. 91 nr. 14. Tillgänglig: Ebsco Academic Search Elite. Hämtad 17.4.2014
- Scriven, Angela. 2013, *Ewles & Simnett Hälsoarbete*, Lund: Stundetlitteratur, 439s.
- Shephard, Roy. 2008, Is active commuting the answer to population health?, *Sports medicin*, vol. 38 nr 9, s.752-754 Tillgänglig: Ebsco Academic Search Elite. Hämtad 27.1.2014
- Sipes, Roberta. 2005, Pedometers: Using technology to motivate students to get off their behinds, *Illinois Journal for Health, Physical Education, Recreation & Dance*, vol. 56 Tillgänglig: SportDiscus Hämtad 1.2.2014
- Statens folkhälsoinstitut. 2012, *Stillasittande och ohälsa – en litteratursammanställning* Tillgänglig: <http://www.folkhalsomyndigheten.se/pagefiles/12803/R2012-07-Stillasittande-och-ohalsa.pdf> Hämtad 14.4.2014
- Stratton, Gareth & Watson, Paula. 2009, Young people and physical activity. I: Dugdill, Lindsey, Crone, Diane & Murphy, Rebecca. 2009, *Physical activity & health promotion – Evidence-based Approaches to Practice*, Blackwell Publishing Ltd, 263 s. Tillgänglig: Ebsco Academic Search Elite. Hämtad 23.1.2014
- Trafikskyddet a. *Organisation*. Tillgänglig: <http://www.liikenneturva.fi/sv/trafikskyddet/organisation> Hämtad 11.1.2014
- Tremblay, Mark Stephen; Colley, Rachel Christine; Saunders, Travis John; Healy, Genevieve Nissa & Owen, Neville. 2010, Physiological and health implications of a sedentary lifestyle, *Applied Physiology, Nutrition & Metabolism*, Vol. 35, s.725-740 Tillgänglig: Ebsco Academic Search Elite. Hämtad 14.4.2014

- Undervisnings- och kulturministeriet & Ung i Finland. 2008, Fyysisen aktiivisuuden suositus kouluikäisille 7-18 vuotiaille, 96.s. Tillgänglig:
<http://www.sport.fi/system/resources/W1siZiIsIjIwMTMvMTEvMTUvMTJfMjFfMzhfNjVfRnl5c2lzZW5fYWt0aWl2aXN1dWRlb9zdW9zaXR1cy5wZGYiXV0/Fyysisen%20aktiivisuuden%20suositus.pdf> Hämtad 25.4.2014
- Yoon, Seok; Buckworth, Janet; Focht, Brian & Ko, Bomna. 2013, Feelings of energy, exercise-related self-efficacy, and voluntary exercise participation, *Journal of Sport & Exercise*, vol.35 nr.6, s. 613 Tillgänglig: Ebsco Academic Search Elite. Hämtad 29.3.2014
- Zimmer, Renate. 2001, Liikuntakasvatuksen käsikirja Didaktis-metodisia perusteita ja käytännön ideoita, Helsinki: LK-Kirjat, 183s.
- WHO, *The Ottawa Charter for Health Promotion*. Tillgänglig:
<http://www.who.int/healthpromotion/conferences/previous/ottawa/en/> Hämtad 25.4.2014